التجار والإيمان

ثقافة المسلمين وتجارتهم في المحيط الهندي

باتريشيا ريسو

ترجمة: د. أحمد عبد العزيز العباسي

التُجّار والإيمان

تجارة المسلمين وثقافتهم في المحيط الهندي

© هيئة أبوظبي للثقافة والتراث، المجمع الثقافي
فهرسة دار الكتب الوطنية أثناء النشر

التّجار والإيمان
باتريشا ريسو

الطبعة الأولى 1430 هـ 2009 م

DS340.R5712 2009
Risso, Patricia
[Merchants and Faith]

التّجار والإيمان. تجارة المسلمين وثقافتهم في المحيط الهندي/ تأليف باتريشا ريسو؛ ترجمة أحمد العباسي. – ط1 – أبوظبي: هيئة أبوظبي للثقافة والتراث، كلمة، 2009.
ص 192 : مص: 24x17 سم
ترجمة كتاب: [Merchants and Faith]
تدمك: 978-9948-01-414-0

1- دول المحيط الهندي – التجارة تاريخ العصر الإسلامي. 2- المسلمون في دول المحيط الهندي – تاريخ. 3- الإسلام – تاريخ. 4- الإسلام .. دول المحيط الهندي – تاريخ. أ. عباسي، أحمد. ب. العنوان.

يتضمن هذا الكتاب ترجمة الأصل الإنجليزي:
Patricia A Risso, Merchants And Faith:
Muslim Commerce And Culture In The Indian Ocean
New Perspectives on Asian History
First published in the United States, © 1995 copyright
by Westview Press, A member of the Perseus Books Group



كلمة KALIMA
info@kalima.ae
www.kalima.ae
ص.ب: 2380 أبوظبي، الإمارات العربية المتحدة، هاتف: 468 6314 2 971+ ، فاكس: 462 6314 2 971+

www.cultural.org.ae
ص.ب: 2380 أبوظبي، الإمارات العربية المتحدة، هاتف: 468 6314 2 971+ ، فاكس: 462 6314 2 971+

التُجّار والإيمان

تجارة المسلمين وثقافتهم في المحيط الهندي

تأليف: باتريشا ريسو
ترجمة: د. أحمد عبدالعزيز العباسي







مقدمة المترجم

كلمة عن «كلمة والترجمة»

يشرّفني بدايةً أن أكون أحد مترجمي مشروع «كلمة»، والذي كنت أرقب تدشينه منذ ذيوع خبره إلى أن صار الحلم حقيقةً. إن مشروع «كلمة» وغيره من المشاريع التي تهتم بالترجمة في العالم العربي تعتبر نواة حقيقية لثورة ثقافية وعلمية طالما انتظرها المثقف العربي. إذ إننا في عصر العولمة، عصر اللا حواجز، فكيف بنا نعيش في هذا العالم الكبير المتباعد جغرافيًا والمتقارب ثقافيًا وعلميًا وتكنولوجيًا ونحن نجهل ثقافاته وفنونه؟ إن للترجمة دورًا بارزًا في التقريب بين الشعوب ونشر الوعي والعلم والاستفادة من تجارب وعلوم وخبرات الآخرين.

وإنه لمن المؤسف حقًا أن يكون العالم العربي كله في أسفل القائمة من حيث الاهتمام بالترجمة؛ أعني ترجمة الكتب من وإلى اللغات المختلفة. لقد أفاد تقرير لمنظمة الأمم المتحدة للتربية والثقافة والعلوم – اليونيسكو – بأن العرب الذين يتجاوز عددهم 270 مليون نسمة لا يترجمون سنويًا سوى 475 كتابًا، في حين تترجم أسبانيا التي لا يتجاوز تعداد سكانها 38 مليون نسمة أكثر من 10 آلاف عنوان سنويًا. ولعلني لا أبالغ إذا قلت إن أحد أسباب الركود والفتور الثقافي والعلمي في العالم العربي يمكن إرجاعه إلى هذا الوضع المؤسف لحركة الترجمة.

ويحدونا الأمل في أن تعمل هذه المشاريع المباركة (مشروع كلمة وغيره) على تحريك المياه الراكدة والنهوض بواقع الترجمة والمترجمين في العالم العربي وأن تعمل على تعزيز التواصل الثقافي بين العرب وبقية بلاد العالم، فكل بلدان العالم بحاجة إلى أن تتعلم من التراث العربي الإسلامي الزاخر، ونحن كذلك بحاجة إلى أن نتعلم من ثقافات وفنون

العالم. فالناس مهما اختلفت أعراقهم ومشاربهم لابد لهم من ثقافة إنسانية جامعة تشدُّهم وتجمعهم، إذ يمكن لهذه الثقافة أن تلعب دورًا كبيرًا في ترتيب الصفوف وتقريب القلوب وتحقيق الخير للجميع، وهنا يكمن دور الترجمة الهادفة.

كتاب "التجُّار والإيمان : تجارة المسلمين وثقافتهم في المحيط الهندي"

يهتم هذا الكتاب بتاريخ الملاحة البحرية على امتداد ساحل المحيط الهندي، ويركّز أكثر على الدور الفاعل للملاحة الإسلامية، وخاصة حركة التجّار المسلمين بين بلاد العرب في الجزيرة العربية والقارة الآسيوية . كما يربط الكتاب بين التجارة البحرية للمسلمين ونشر الإسلام في آسيا، و يسلط الضوء على نجاح التُجّار المسلمين وتفوق ملاحتهم البحرية في فترات زمنية مختلفة. ويناقش مؤلف الكتاب الدور الفاعل للتُجّار المسلمين في مقاومة ومنافسة الشركات الأوروبية الاستعمارية. ولم يفت الكاتبة أن تتناول دور الدين الإسلامي والثقافة الإسلامية في التأثير على الثقافات السائدة والتفاعل معها على امتداد القارة الآسيوية.

وتكمن أهمية هذا الكتاب في أنه يستعرض الأحداث التاريخية بطريقة علمية منهجية وتحليلية من وجهة نظر كاتبة غربية اعتمدت بدرجة كبيرة على مراجع أجنبية. وسيجد القارئ العربي مادة جديدة للقراءة بأسلوب مختلف عما تعود عليه. فهذا الكتاب لا يسرد الأحداث سردًا حسب وقوعها. لكنه يتناولها بالتحليل والتفسير إضافة إلى ربطها بمسبِّباتها ونتائجها مع مراعاة التوثيق وذكر وجهات النظر المختلفة لعدد من المؤرِّخين الغربيين والمسلمين. فلا تكاد تُذكر الحادثة التاريخية إلا ويذكر معها الكثير من الأحداث والرؤى والنتائج.

وأحب أن أشير هنا إلى أن طبيعة الكتاب وأسلوب الكاتبة يحددان نوعية القرّاء. وأستطيع القول بأن الكتاب يستهدف المثقفين والمهتمين بالتاريخ الملاحي وكذا تأريخ توسُّع وانتشار الإسلام في آسيا. ولعل الباحثين والمتخصصين هم أكثر المستهدَفين من القرّاء، وهذا لا يعني بالضرورة أن القارئ العادي لن يجد فيه ما يجذب اهتمامه، لكنني أحببت أن أشير إلى أن طبيعة الكتاب تتطلب قراء ة مستفيضة ومتعمقة، وهذه القراءة ضرورية للخروج بفائدة كبيرة عند قراءته.

ترجمة الكتاب : طريقة ومنهجية الترجمة

لقد اعتمدت في ترجمتي لهذا الكتاب على التنقل بين أربعة من الطرق أو المناهج المتّبعة في الترجمة وهي: منهج ترجمة الشكل والمحتوى Formal Translation، والترجمة الدلالية semantic Translation، والتواصلية Communicative، والوظيفية Functional. وكان جل اهتمامي مركّزًا على الجانب الدلالي المتعلق بنقل المعاني التي أرادها المؤلف. وتحرّيت الأمانة العلمية قدر المستطاع في نقل المعنى، لكنني اضطررت إلى التصرف في التراكيب اللغوية والأسلوبية والثقافية التي يستحيل نقلها حرفيًا إلى اللغة العربية. واتّبعت في ذلك ما نسميه في عالم الترجمة بالطريقة التواصلية Communicative، أو الوظيفية Functional. وهذان المنهجان يركّزان على نقل المعنى من اللغة المصدر (الأصلية) إلى اللغة الهدف (العربية هنا) بطريقة تحفظ معاني النص الأصلي، لكنها تحترم وتنسجم مع ثقافة وأسلوب اللغة الهدف لتجنب الغرابة والركاكة وسوء الفهم، والذي قد يَنتج بسبب اختلاف ثقافتي اللغتين. وما دفعني إلى اتّباع هذا النهج هو طبيعة محتوى الكتاب، فالكتاب يتناول كثيرًا من الموضوعات والقضايا ذات الطابع الثقافي العربي الإسلامي الآسيوي، مخاطبًا جمهوره الخاص الذي يتكلم الإنجليزية. وكان من الضروري، عند الترجمة، مراعاة ثقافة القارئ العربي وتوطين بعض المصطلحات وتطبيعها، لتنسجم مع الأسلوب السائد في اللغة العربية مع الحفاظ على المعاني التي أرادها مؤلف الكتاب.

ملاحظات عامة حول الترجمة :

- أسماء الأعلام (الأشخاص والبلدان والحوادث المشهورة) :تم كتابتها برسمها الصوتي العربي Transcription مع المحافظة على أسمائها الأصلية باللغة الإنجليزية ليسهل الرجوع إليها. وفي حالة تكرار هذه الأسماء، تم الاكتفاء برسمها الصوتي العربي فقط.

- كل الهوامش المترجَمة وغير المترجَمة هي من عمل المؤلّفة. وأما تعليقات وتوضيحات المترجِم في الهوامش فقد تم ذكر كلمة (المترجم) في نهاية هذه الهوامش لتدل على أنها من عمل المترجِم وليس المؤلّفة.

- هناك أسماء أعلام وغيرها من الأسماء (أشخاص أو بلدان أو مدن......) لها مكافئات لغوية وثقافية في اللغة العربية، وبالتالي كان على المترجم اعتمادها باعتبارها أمرًا معلومًا لدى قرّاء العربية، مثل مدينة صقلية، القسطنطينية، تيمورلنك، المخاء، الفسطاط، الخلافة العثمانية، الخلفاء الراشدين ....والسبب في ذلك هو العمل على توطين النص المترجَم في ثقافة اللغة المترجَم إليها.

ختامًا، أتقدم بخالص التقدير ووافر الاحترام إلى كل المخلصين في أنحاء العالم العربي المهتمّين بقضايا الترجمة. وأخصُّ بالذكر « مشروع كلمة» الرائد على تكليفه لي بترجمة هذا الكتاب القيِّم والذي لا شك أنه سيكون إضافة نوعية إلى المكتبة العربية. وأوجِّه الشكر الجزيل لكل القائمين على هذا المشروع، وعلى رأسهم الأخ الفاضل الدكتور علي بن تميم، على جهوده المباركة وعلى حسن تواصله وتعامله ونبل أخلاقه.

والله المستعان وهو من وراء القصد....

أحمد عبد العزيز العباسي

صنعاء، 30 يونيو 2009

محتوى الكتاب

قائمة بخرائط الكتاب

الفصل الأول

المقدمة

يركز هذا الكتاب بشكل أساسي على نقاط التواصل والتلاقي التي شهدها التاريخ الإسلامي وتاريخ المحيط الهندي. ويهدف هذا الكتاب أساسًا إلى توضيح العلاقة القائمة بين كل من الأيديولوجيا (المعتقد) والثقافة والاقتصاد. وتعد نقاط التواصل هذه واعدة وذات مجال خصب للدراسة والبحث، لكنه مجال معقد نظرًا لوجود بعض المعوقات الجانبية، ولعل أهمها هو اتساع الهوة الزمانية والمكانية إضافة إلى التحديات اللغوية. وعلى الرغم من هذه التحديات فإن هناك جهودًا علمية وبحثية ذات علاقة تشهد نموًّا ملموسًا، وقد أثارت مثل هذه الجهود البحثية عددًا من التساؤلات التي ساعدت على بلورة هذا الكتاب، ومن هذه التساؤلات:

ما العلاقات التي كانت قائمة بين كل من آسيا الساحلية والإمبراطوريات القائمة على أراضيها؟ وكيف يمكننا أن نشرح بطريقة سليمة الدور الذي لعبه الأوروبيون الغربيون في منطقة المحيط الهندي، وخصوصًا ما يتعلق بالمسلمين؟ وما الفرق أو الأثر الذي تركه التاجر المسلم؟

ومن خلال الإطار التاريخي للدول الواقعة على اليابسة وخاصة الدول الإسلامية، فإن الكتاب يحاول كشف النقاب عن قصة يصعب التعرف عليها بسهولة، وهي قصة البحارة الآسيويين وعلى وجه الخصوص المسلمين منهم، حيث يَندُر أن نجد بعضًا مما كتب عن التاريخ الإسلامي عمومًا يهتم بالبحوث التي تتناول المحيط الهندي، ولعل السبب في ذلك يعود إلى أن المحيط الهندي غالبًا ما يوضع في سياق الاستخدام الخاص بلغة الاقتصاد وأنظمتها.

ولكي نجعل هذا الموضوع في متناول القراء غير المتخصصين وكذا الطلاب، فإن هذه الدراسة تحاول أن تنتقي بعضًا من أهم نتائجها ومن ثم تعمل على ربط ذلك بالسمات البارزة لكل من التاريخ الإسلامي والآسيوي. إن التركيز على المسلمين يحتم علينا اتخاذ القرن السابع بدايةً ومنطلقًا، كما أن منتصف القرن التاسع عشر يمكن اعتباره نقطة توقف طبيعية للمد الإسلامي ولا يُعزى ذلك إلى قوة وثبات الإمبراطورية البريطانية آنذاك فحسب، بل يُعزى كذلك إلى بروز أثر التكنولوجيا الأوروبية. وقد فقد المسلمون في ذلك القرن أيضًا صورتهم ومكانتهم البارزة في المحيط الهندي. ولا توجد أية محاولة هنا لفرض دراسة تحليلية موحدة لفترة القرون الأربعة عشر أو السنوات التي شملها هذا البحث، فنجد مثلًا أنه بداية من الفصل الثاني وحتى الفصل الخامس قد تم اتّباع طريقة خاصة في ترتيب الأحداث التاريخية وشرح الموضوعات المشار إليها في العناوين. ويتناول الفصل الثاني بدء ظهور الإسلام وتطوره وخصوصًا اتساع رقعته وانتشار المسلمين ووصولهم إلى مناطق بعيدة مثل ساحل الصين. ويركز الفصل الثالث على متابعة توسُّع المسلمين وكذا عملية الأسلمة المستمرة في جنوب وجنوب شرق آسيا وفي شرق أفريقيا في العهد الوسيط الذي تم فيه السيطرة على أراضٍ واسعة من آسيا. ويتناول الفصلان الرابع والخامس بالدراسة والتحليل وبطريقة تكاملية البدايات الأولى للعصر الحديث مع التركيز أولًا على نقاط القوة في القارة الآسيوية ثم التركيز ثانيًا على الأثر الأوروبي.

وقد تمت مراعاة الاعتبارات التاريخية والجغرافيا والتركيز بشكل خاص على الإسلام عند وضع وإعداد الموضوعات الرئيسية للباب. ويقدم الفصل السادس والأخير فكرة عامة عن موضوع الكتاب بما في ذلك بعض النتائج التي تم التوصل إليها.

علم تدوين التاريخ وكتابته

سيدرك القارئ في الحال أن قدرًا كبيرًا من الاهتمام قد تم توجيهه لكل من مسألة كتابة التاريخ والمصادر والطرق (والانحيازات) والمدارس الفكرية وخاصة التفسيرات الخاطئة لبعض المؤرخين والتي تمثل أساسًا للجدل السائد حاليا حول دور المسلمين في تاريخ الملاحة البحرية. والغرض من تكرّر وضع رؤيتين علميتين أو أكثر معًا حول موضوع ما ليس من أجل الحكم (على هذه) الرؤى بقدر ما هو للحصول على أية معلومات أو أفكار قد تساعد في الإجابة على التساؤلات التي طرحت مسبقًا في مستهل هذا الكتاب (و) كذلك - ببساطة - توضيح التنوع في النقاش والجدل الدائر. ويُعدّ التركيز على مسألة تدوين وكتابة التاريخ ملائمًا ومناسبًا؛ وذلك لأن الموضوعات ذات الطابع الجدلي تتطلب درجة ومستوى عاليين من الشعور الذاتي والوعي بكتابة التاريخ.

وهناك لغط كثير وتوتر يكمن في كتابة كل من التاريخ الآسيوي والتاريخ الإسلامي، وغالبًا ما ينتج هذا التوتر عن خلافات في الرأي تقوم على أساس علمي صادق، وكمثال مهم على ذلك: تلك الفرضية السائدة لدى المؤرخين والتي بنوا عليها تساؤلاتهم حول الماضي. حيث تظهر إحدى الأفكار أو الرؤى أن النتائج تثير عددًا من التساؤلات التي ينبغي طرحها حول القرون السابقة، (مثل) السيطرة البريطانية في الهند في القرن التاسع عشر. ومن أمثلة هذه التساؤلات:

كيف يمكن أن يُفسَّر ضعف المغول بطريقة سليمة ودقيقة؟ ما المؤسسات أو السياسات التي أعطت أوروبا ميزة ومكانة أفضل من آسيا؟ وهناك فكرة أخرى مناقضة لما سبق وهي أن المؤرخ لا يتوجب عليه أن يرجع إلى الوراء وأن معرفته بالنتائج لا ينبغي أن تحدِّد طريقة تحليله للماضي. ولم تكن الهيمنة البريطانية على الهند هي النتيجة الوحيدة المحتملة، ولذلك لا ينبغي أن يتم تفسيرها على هذا النحو. فماذا كان سيحدث لو لم تكن الهند، على سبيل المثال، تحت سيطرة حكم البريطانيين ؟ وكإجابة عن هذا التساؤل، نقول إنها (أي الهند) يمكن أن تكون قد ظهرت وبرزت بنجاح وفقًا لشروطها وإملاءاتها الخاصة نتيجة لضعف المغول والذي كان جزءًا أساسيًّا من دورة تاريخية طبيعية[1]. وإن المنهجين كليهما يسببان عددًا من المشكلات. ففي الحالة الأولى نجد أن السماح للنتائج بالتأثير على تحديد وطرح التساؤلات يمكن أن يؤدي إلى تضييق رؤية وفكرة المؤرِّخ. ووفقا لهذه الحالة، فسيؤدي التأثر بالنتائج إلى تعزيز النظرة الأوروبية والتي يمكن من خلالها الإقرار بنجاح بريطانيا اعتمادًا على ماضيها[2].

وفي الحالة الثانية يمكن أن يُهمَّش المؤرِّخ وأن يُنحَّى جانبًا وحينئذ يفسح المجال للتخمينات والتنبؤات التي لا تستند إلى أي أساس باستخدام عبارة (ماذا لو..؟). إن مثل هذه العبارات وإن بدت في ظاهرها براقة إلا أنها لا تسهم في فهم النتائج الحقيقية. ومع ذلك فإن هذين المنهجين المختلفين لكتابة التاريخ واعدان بمعنى الكلمة، وبإمكانهما الحفاظ على توازن سليم في عملية التفسير.

وقد عمل التواصل والاحتكاك بين العلماء في الغرب ممن لديهم خلفياتهم العلمية الخاصة بهم و العلماء في آسيا - على الحد من تكوين ميول تجاه التاريخ المُقيَّد والمرتبط بثقافة قومية، وهو تأريخ يُروِّج ويرفع من قدر بلد المؤرخ وثقافته الخاصة.

وما يجدر ذكره هنا هو أن جزءًا يسيرًا مما كتب عن التاريخ الإسلامي وتأريخ المحيط

الهندي قد أفسده التعصب الأيديولوجي الذي نشب بين الماركسية الموجّهة القاصرة من جهة والرأسمالية المدافعة عن مبررات وجودها من جهة أخرى. وبين الاعتقاد بسمو وتفوق الجانب الأخلاقي الآسيوي على الرؤية الأوروبية الصاخبة والمتعجرفة. ولا يمكن القول بخلو أي دراسة من أي تحيز أو تعصب بشكل كامل بما فيها هذه الدراسة . فبعض هذا التعصب يكون متجذرًا نتيجة لتنافس واحتكاك شديد حدث عبر العصور السالفة ومن خلال ظهور بعض ملامح العداء وسوء الفهم الذي ساد بين العالم الإسلامي والعالم المسيحي. وبعض آخر من هذا التعصب متجذر وكامن ويمثل ردة فعل على الهيمنة الغربية خلال القرن التاسع عشر في معظم أنحاء قارة آسيا. ولعل أسوأ وأخطر أنواع التعصب هو الإصرار على وجود هذا التناقض الثنائي بين أوروبا وآسيا أو بين العالم المسيحي والعالم الإسلامي. وفي حين أن مثل هذه الاختلافات يمكن أن تشكل اختزالا ذا معنى، فإنها في الوقت نفسه يمكن أن تحجب أوجه التشابه بين اتجاهات الناس وميولهم وسلوكياتهم ومؤسساتهم. ولقد أصبح من السهل جدًا،على سبيل المثال، أن نفقد الرؤية والتصور تجاه ما هو أجنبي وغريب عنا. وغالبًا ما يوجد اعتقاد ضمني بأن الناس في آسيا، على الرغم من اختلاف بعضهم عن بعض فيما يتعلق بالثقافة ونظرتهم للحياة، إلا أنهم كانوا جميعًا على وعي وإدراك تام لهويتهم الآسيوية فهم يمثلون بذلك كيانًا واحدًا رئيسيًا. في حين أن الأوروبيين يمثلون جماعات مختلفة غير متجانسة لكنها أيضًا موحدة الصف داخليًا. لكن إلى أي حدٍ كان يبدو المتجول العربي أقل غرابة في القرن التاسع في منطقة كانتون جنوب الصين مقارنة بنظيره البرتغالي في القرن السادس عشر في منطقة سرات الهندية؟

الجغرافيا

يحتاج علم المصطلحات الجغرافية إلى توضيح يلائم المجال الواسع لهذا الكتاب والذي يضمّ كلًا من شرق آسيا وجنوب شرقها وجنوبها وغربها.. وتستخدم كلمتا «جنوب آسيا» و «الهند» بمعنى واحد للدلالة على شبه القارة بما في ذلك باكستان الحديثة وبنجلاديش وجمهورية الهند بالإضافة إلى جزيرة سريلانكا. كما يستخدم مصطلح «غرب آسيا» كواجهة بديلة ودالة على الشرق الأوسط والذي تعد مصر ثقافيًا واقتصاديًا جزءًا منه على الرغم من وقوعها ضمن القارة الأفريقية. ويستخدم مصطلح «جغرافية سوريا» أو «سوريا الجغرافية» أو ما يمكن تسميتها سوريا الكبرى باختصار - للدلالة على ما يسمى في الوقت الراهن لبنان، سوريا، الأردن، إسرائيل، فلسطين وبقية الأراضي المحتلة. ويطلق مصطلح «آسيا الوسطى» ليشمل وطن الأتراك والمغول والطريق الخاص بالقوافل التجارية.

يمكن تعريف المجال البحري المحدد بمنطقة المحيط الهندي، حيث لا يقتصر ذلك على سواحل المحيط نفسه فحسب، بل يشمل كذلك المجموعات المائية المترابطة وخاصةً البحر الأحمر والخليج العربي وبحر جنوب الصين. ومما تجدر الإشارة إليه هو أن جزءًا كبيرًا من المحيط الهندي قبالة الساحل الغربي للهند غالبًا ما يشار إليه بالبحر العربي في حين أن الجزء الشرقي المقابل يطلق عليه خليج البنغال.

ويشكل المحيط الهندي الكبير مساحة ملاحة بحرية أقل ترابطًا وتماسكًا من البحر الأبيض المتوسط، غير أن الرياح الموسمية تُضفي درجة من الوحدة والتماسك الجغرافي[3]. ففي أشهر الشتاء التي تتزامن تقريبًا مع حلول شهر نوفمبر وحتى مارس، تتكون رياح كثيفة وقوية في مناطق الضغط العالي المطلة على الأراضي الآسيوية ومناطق الضغط المنخفض المطلة على المحيط وتهب باتجاه جنوب غرب كل من الهند والصين. أما في أشهر فصل الصيف في الفترة ما بين أبريل وحتى سبتمبر تقريبًا فيحدث العكس تمامًا فيما يتعلق بمناطق الضغط واتجاهات الرياح.

وكانت فترة الإبحار المثالية أثناء هبوب الرياح الموسمية قصيرة نسبيًا، حيث كانت تمثل العواصف مشكلةً دفعت البحّارة لمعرفة كيفية تتبع الرياح في أوقات معينة بناءً على نقاط مغادرتهم ووجهة سفرهم. ويرى بعض المؤرخين أن الرياح الموسمية حدَّدت أنماطًا ونماذج تأريخية معينة، وثمة إجماع عام يؤكد أن الرياح الموسمية عملت على تفعيل التبادل والتواصل الثقافي الإيجابي المطلوب كالذي حدث بين البلاد العربية وشرق أفريقيا وبين الصين والجزيرة الواقعة جنوب شرق آسيا. وقد زادت الرياح الموسمية من وتيرة فرص الإبحار لمسافات طويلة بسرعة عالية وأكثر من أي طريقة أخرى، مما جعل المنطقة الواسعة هذه تبدو أصغر مما كانت عليه. ومن المفارقات أن الرياح الموسمية كذلك قد أعاقت وعملت على الحد من التواصل داخل المناطق نفسها؛ وذلك لأن رحلة الذهاب والإياب لأي مسافة كانت تتطلب الوقت الأفضل والمناسب من السنة، حيث يتم الانتظار إلى حين حلول الوقت الذي تُغيِّر فيه الرياح اتجاهها، ويمكن أن تكون الفترة الزمنية المستغرقة أطول من ذلك لو لعب تيار الرياح الذي يهب من المحيط دورًا سلبيًا[1].

ويتم بالطبع تشكيل وبلورة تاريخ الملاحة البحرية بدرجة أكبر بواسطة الرياح الموسمية ومواقع المراسي والموانئ الطبيعية والجزر ومناطق الشعب المرجانية وعن طريق إمكانية الوصول إلى المنتجات في المناطق النائية. ويعتمد تاريخ الملاحة البحرية على البيانات الاقتصادية والسياسية والثقافية والاجتماعية وعلى التفسيرات المبينة لذلك. ويمكن

اعتبار عالم الملاحة مجالاً قائمًا بذاته، إلا أنه لا يمكن فصله تمامًا عن الأنهار وعن طرق قوافل التجارة البرية والتي تنافست فيما بينها وأوجدت طرقًا عبر البحار. وقد وفّرت مراكز حضرية عديدة نقاطَ تماس بين اليابسة والبحار، فعلى سبيل المثال، نجد أن مدينة البصرة جنوب العراق ومدينة باليمبانغ Palembang على جزيرة سومطرة كانتا تمثلان مراكز داخلية مهمة مرتبطة بالأنهار إلى الخليج العربي وبحر جنوب الصين تباعًا (انظر الخريطة ، 2.1 و 2.3) . ولا يمكن كذلك فصل عالم الملاحة البحرية عن الوحدات والكيانات السياسية على اليابسة. فالحملات البحرية والواردات والصادرات والاستثمار في التجارة البحرية، كل ذلك يشكّل حلقات وصل بين اليابسة والبحار وغالبًا ما يربط ذلك بين النخب السياسية ونخب التجار.

ويستمد تاريخ الملاحة البحرية كثيرًا من مكوناته ومادته الأساسية من التجارة، فقد أحدثت التجارة عبر المحيط الهندي، والمقيَّدة إلى حد كبير بالموقع الجغرافي، أنماطًا لتنقلات الناس وتحركاتهم والتي يتم تمثيلها عادة على الخرائط كما تُحدِّد ذلك الخطوط المستقيمة والممتدة والمنحنية لطرق التجارة البحرية وارتباطها بالمخازن التجارية.

وهناك تمثيل مكمِّل تم في الآونة الأخيرة لطرق التجارة يتكون من نقاط وحلقات تواصل ويشمل مناطق التجارة التي تلعب داخلها الرياح الموسمية دورًا ونشاطًا موحدًا[5]. إن الأنماط والأساليب التجارية هي وسيلة يتم عبرها التواصل الثقافي والهجرة والصراعات والتغيرات التكنولوجية، ولهذا فإن كل ما سبق يحتل مكانًا مهمًا في هذا الكتاب.

الإسلام

لقد اختلف المؤرخون منذ زمن طويل حول إمكانية اشتراك المناطق التي سبق وأن قطنتها غالبية مسلمة بالموروث الحضاري بحيث يمكن إطلاق صفة «إسلامية» عليها. كما دار الجدل بينهم أيضًا حول استخدام اصطلاح «الحضارة الإسلامية» بطريقة سطحية كتفسير للأنماط والنماذج التاريخية[6]. وفي حين يستمر الجدل، يمكننا القول إن كثيرًا من المراقبين، على امتداد التاريخ، قد رأوا بأن الإسلام الصحيح يشمل كل جوانب الحياة السياسية والاقتصادية[7]. وانطلاقا من هذه الرؤية المثالية، فإن الإسلام يقدم رؤية شاملة للحياة تتضمن بسهولة ويُسر كلَّ المكونات المختلفة لتأريخ الملاحة البحرية، وقد تبدو هذه النظرة الدنيوية غريبة لمن لا يعرف طبيعة دين الإسلام. فالمفهوم أو التصور المسيحي للذات يتجسد في كل جانب من جوانب الحياة، لكن في إطار عقائدي يتم فيه المحافظة على التفريق والتمييز بين ما هو روحاني وما

هو دنيوي. ولا تتطلب المحافظة على هذا التفريق والتمييز سلوكًا أخلاقيًا دنيويًا فحسب، كما هو الحال في دين الإسلام، بل يتطلب ذلك أيضًا قدرًا من العزلة والانقطاع عن الحياة، والتي لا يقرها الإسلام باستثناء ما يظهر على ممارسات بعض الجماعات الصوفية.

ويمكن تناول هذا الاختلاف بالقول إنه في حين أن مجال المعرفة الرئيس في المسيحية هو علم الكلام (علم اللاهوت) ، فإن المقابل لذلك عند المسلمين الأوائل هو علم الشريعة والتي تنظم كل شؤون حياتهم من الشعائر الدينية وحتى المعاملات والعقود. وقد توسّع هذا النوع من الاختلاف ليشمل أمور السياسة. فالمسيحيون مطالبون بفهم العبارة التي تقول: «أعطوا ما لقيصر لقيصر وما لله لله»[8]. وقد اتسمت القرون الأولى للمسيحية بمعارضتها الجزئية لمفهوم الدولة، فعلى الرغم من التطور الذي شهده نظام البابوية الملكية فيما بعد والكنائس القومية، إلا أن المسيحية لم تُعرّف نفسها على أنها هي الدولة[9]. أما فيما يخص المسلمين، فإن العمل على تكوين دولة ناجحة يكون على رأسها النبي محمد كان جزءًا من الماضي الذي كان سائدًا آنذاك. فقد كانت السلطة والقوة القائمتان على حماية وتسيير أمور الشريعة السماوية على نحو أمثل بحاجة ماسّة إلى دولة إسلامية[10]. ومع أن كلًا من المسيحيين والمسلمين قد وجدوا صعوبة في أن يرتقوا بأنفسهم إلى مستوى المُثُل التي نادوا بها، فإن تلك المثل قد غيّرت تصوراتهم للحياة.

يُقدّم الدين كلًا من الحافز الضروري والشعور بالهوية للأوروبيين في آسيا، غير أن نقاشًا حول وضع المسيحيين على وجه التحديد في منطقة المحيط الهندي سوف يتمحور حول التجمعات السكانية الصغيرة والتي بدأت عن طريق الحملات التبشيرية الأوروبية المتخصصة، ولن يكون لهذا النقاش أي ارتباط بالتجارة. ولم تكن مصالح المبشرين، في الحقيقة، تختلف عن مصالح الشركات التجارية الأوروبية فحسب، بل كانت تتضارب معها. وقد حاولت الجهة التي كانت لها صلاحيات الحكم والسيطرة جاهدةً استبعادَ المبشرين من الهند؛ لأنهم كانوا يمثلون جهة لا تحظى بالترحاب والقبول لكونها تعمل على تصعيد التصادم الثقافي. أما على الصعيد الإسلامي، فقد كان التجّار بمثابة دعاة إلى الدين أو أنهم كانوا يصطحبون معهم دعاةً ووعاظًا.

لقد كان للتجّار المتميزين وعائلاتهم الدور الأكبر في تأسيس الحكومات الساحلية في جنوب آسيا وجنوب شرقها وفي شرق أفريقيا، وكان يطلق على هذه الحكومات على الأقل صفة «إسلامية» ولو بشكل صوري؛ لأنها كانت تقوم بممارسات اعتيادية مخالفة لقواعد ومبادئ الإسلام. ولم يؤدِّ التوسّع الإسلامي في مرحلته الأولى إلى جلب وتكريس الثقافة

الإسلامية السامية لكنه زرع بذور التحول إلى الإسلام (الأسلمة). حيث أدت هذه العملية إلى الربط بين الهوية الإسلامية والتجارة[11].

وتستند نسبة كبيرة من البحوث والدراسات على فرضية مقبولة في هذا السياق تشير إلى أن اتساع رقعة الإسلام قد أثرت على الملاحة البحرية كما أنها أثرت على مجرى تأريخ اليابسة وما قام عليها من نظم وحكومات[12]. ويعد الإسلام عقيدة أخلاقية يوفر الأساس المطلوب للتفاعل الاجتماعي والاقتصادي ، كما أنه قابل للتنقل بمعنى أنه ليس مرتبطًا بمكان أو بلد بعينه يحوي معبودات طبيعية ومعابد مرتبطة بأماكن بعينها. ولهذه الأسباب يوصف الإسلام غالبًا بأنه مناسب جدًا، خصوصًا للتُّجار الذين احتاجوا إلى القيام بعمليات تجارية معقدة والهجرة خارج نطاق بلدانهم.

ولم يقتصر الإسلام على بقائه ضمن مجتمعات أقليات خاصة بالتجار بشكل دائم في مناطق غير إسلامية، لكنهم استمالوا وجذبوا إليهم تجارًا آخرين اعتنقوا الإسلام. ويمكن القول إن الإسلام تمكّن من السيطرة التجارية على امتداد منطقة المحيط الهندي. وقد أصبحت الأنشطة والمراكز التجارية الإسلامية ناجحة جدا لدرجة أنها تركت جانبًا كل أساليب التجارة القديمة، وقد دفعت الظروف التجار الذين همّشوا ولم يجدوا موطأ قدم لهم في ظل النمط التجاري الجديد إلى أن يعتنقوا الإسلام، فالنجاح يولّد نجاحًا، وستجد هذه التفسيرات مزيدًا من الشرح والاهتمام في الفصول التالية.

وهناك فرضية أخرى تقول بأن الإسلام كمنظومة عقائدية تعبدية وكيان ثقافي معًا يقدم أسسًا تنظيمية سليمة ومركّزة. ولا يمكن اعتبار الإسلام بأي حال نقطة التركيز الوحيدة في هذا السياق؛ فقد أظهرت بعض الدراسات الخاصة بمنطقة المحيط الهندي، على سبيل المثال، أن الهجرة وعملية تبادل السلع التجارية على امتداد الطرق التجارية كان لهما دور في عملية التفاعل التجاري والثقافي. ويمكن اعتبار هذا المنهج أو التفسير مفيدًا، وخاصة فيما يتعلق بالأماكن والأزمنة التي لم يتم توثيقها بشكل جيد مثل شرق أفريقيا قبل 1500 والذي يعتمد تاريخه بدرجة أساسية على الآثار والأدلة التي تثبت تواجد المستوطنات السكانية والتجارة[13]. ويمكن التركيز أيضًا على عدد من الأمور التنظيمية التي لعبت دورًا مهمًا، مثل النظم الاقتصادية والمدن الواقعة على الموانئ، إضافة إلى الشركات التجارية الأوروبية[14]. لقد كانت هناك محاولات سابقة هدفت لأن تجعل المحيط الهندي نفسه محور الاهتمام، كما فعل فيرناند برودل Fernand Braudel مع البحر الأبيض المتوسط في القرن السادس عشر[15].

لقد أثر التوسُّع الناجح الذي حققه المجتمع المسلم في منطقة المحيط الهندي على تصوُّرات المسلمين وزاد من تنوُّع أنماط التعبير والخطاب الثقافي. فالإسلام ليس نقطة جامدة ثابتة يُرجع إليها من وقت إلى آخر، لكنه محاط بعدد من المتغيرات. وفي حين تُقدِّم عدد من المبادئ والعقائد والقواعد الشرعية الإسلامية الأساسَ للتراث الإسلامي، فإن تفسيراتها ورؤيتها وأهميتها النسبية قد تغيرت مع تغير الزمن، ولا يمكن اعتبار الإسلام صورة واحدة متجانسة. فالاختلاف في الآراء حول القيادة والسلطة قد أدى إلى ظهور فرعين رئيسين هما المذهب السني والمذهب الشيعي، وقد أدت خلافات ونزاعات أخرى إلى ظهور عدد من الفرق والطوائف والتي يتواجد العديد منها في منطقة المحيط الهندي. وتختلف هذه الفرق والطوائف فيما بينها في بعض التصورات السياسية والاجتماعية والاقتصادية إضافة إلى وجود اختلافات عقائدية. غير أن هذه الفرق والمذاهب الإسلامية شكلت رابطًا قويًا فيما بينها يقوم على أساس التوحيد ومبادئ العدل الاجتماعي والاقتصادي ووجود كيانات تشريعية مماثلة. وقد تم تعزيز هذه الروابط بواسطة النجاحات المستمرة التي حققها المجتمع المسلم المتنامي. وفي حين يختلف المسلمون في انتماءاتهم العرقية وطرق التعبيرعن دينهم إلا أن لديهم هوية إسلامية مشتركة عندما يتعلق الأمر بغير المسلمين المحيطين بهم.

ويمكن القبول مبدئيًا في هذا الكتاب بأهمية الإسلام في تاريخ المحيط الهندي ولا يعني مثل هذا القبول اعتبار الإسلام عائقًا أيديولوجيًا دائمًا للمسلمين أو حكوماتهم. لقد ساعد الإسلام على تشكيل وبلورة الأحداث بدلًا من تحديدها أو خلقها. ولم يُقدِّم الإسلام نفسه تفسيرًا وافيًا لنجاحات وإخفاقات البحارة المسلمين الآسيويين. يمكننا القول هنا إنه لا يمكن اختزال الإسلام وحصره على التجارة فقط، كما أنه لا يمكن اختزال وحصر التجارة في منطقة المحيط الهندي على المسلمين، لكن الفهم السليم لنقاط التواصل والتلاقي التي يشوبها التعقيد بين الإسلام وتأريخ الملاحة البحرية يمكن أن يُقدِّم صورة صحيحة عنهما معًا.

هوامش الفصل الأول:

(Endnotes)

1. Ashin Das Gupta, "India and the Indian Ocean in the Eighteenth Century," in Ashin Das Gupta and M. N. Pearson, eds., India and the Indian Ocean 1500-1800 (Calcutta: Oxford University Press, 1987), pp. 132-133.

2. M. N. Pearson, "Merchants and States," in James D. Tracy, ed., The Political Economy of Merchant Empires (Cambridge: Cambridge University Press, 1991), p.

3. K. N. Chaudhuri, Trade and Civilisation in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750 (Cambridge: Cambridge University Press, 1985), e.g., p. 3. Cf. Niels Steensgaard, "The Indian Ocean Network and the Emerging World-Economy, c. 1500-1750," in Satish Chandra, ed., The Indian Ocean: Explorations in History, Commerce and Politics (New Delhi: Sage Publications, 1987), p. 127.

4. H. Neville Chittick and Robert I. Rotberg, eds., East Africa and the Orient: Cultural Syntheses in Pre-Colonial Times (New York: Africana Publishing Co.,1975), p- 2.

5. Chaudhuri, Trade and Civilisation, ch. 5 and maps on pp. 104 and 115. Janet Abu-Lughod, Before European Hegemony: The World System A.D. 1250-1350 (New York: Oxford University Press, 1989), e.g., pp. 32-38; she includes both maritime and overland loops or circuits.

6. See, for example, Huri Islamoglu-inan, "Introduction," in Huri Islamogluinan, ed., The Ottoman Empire and the World-Economy (Cambridge: Cambridge University Press, 1987), p. 3.

7. For a brief discussion of this, see Frederick Mathewson Denny, An Introduction to Islam, 2nd edn. (New York: Macmillan Publishing Company, 1994), pp. 195-196.

8. Matthew 22:15-22; Mark 12:13-17; Luke 20:19-26.

9. E.g., Maxime Rodinson, Islam and Capitalism, trans, by Brian Pearce (Austin: University of Texas Press, 1978), p. 110.

10. See, for example, Fazlur Rahman, Islam, 2nd edn. (Chicago: University of Chicago Press, 1979). chs. 4 and 14. Also, Abdulaziz Abdulhussein Sachedina, The Just Ruler (al-sultan al-'adil) in Shi'ite Islam (New York: Oxford University Press, 1988).

11. Stanley Wolpert, A New History of India, 4th edn. (New York: Oxford University Press, 1993), pp- 207-208.

12. For the Mediterranean: Henri Pirenne, Mohammed and Charlemagne,trans, by B. Miall (New York: W. W. Norton, 1939); Alfred F. Havinghurst, ed., The Pirenne Thesis: Analysis, Criticism, and Revision (Boston: D.C. Heath and Company, 1958). On trade by land and sea: Maurice Lombard, The Golden Age of Islam, trans, by Joan Spencer (Amsterdam: North Holland Publishing Co., 1975). For specifically Asian maritime history, see K. N. Chaudhuri, Asia Before Europe: Economy and Civilisation of the Indian Ocean from the Rise of Islam to 1750 (Cambridge: Cambridge University Press, 1990). In this book, Chaudhuri sees an Indian Ocean life cycle corresponding closely to the rise and decline of Islamic dominance, but his emphasis is on the life cycle rather than on Islam.

يرى مؤلف الكتاب بأن دورة حياة المحيط الهندي تتطابق بشكل قريب جدًا مع ظهور وانهيار السيطرة الإسلامية، لكن التركيز هنا على دورة الحياة وليس على الإسلام.

13. Chittick and Rotberg, eds., East Africa and the Orient.

14. An example of an economic approach: Dietmar Rothermund, Asian Trade and European Expansion in the Age of Mercantilism (New Delhi: Manohar, 1981). For port cities as a focus, see Frank Broeze, ed., Brides of the Sea: Port Cities of Asia from the i6th-20th Centuries (Honolulu: University of Hawaii Press, 1989). For European trading companies, two very different but classic examples are: K. M. Panikkar,

Asia and Western Dominance: A Survey of the Vasco Da Gama Epoch of Asian History, 1498-2945,2nd edn. (London: George Allen & Unwin Ltd., 1959); and Holden Furber, Rival Empires of Trade in the Orient, 1600-1800 (Minneapolis: University of Minnesota Press, 1976).

15. Fernand Braudel, The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II, trans, by Sian Reynolds, 2 vols. (New York: Harper and Row, 1972-1973). A self-conscious effort to view the Indian Ocean as a maritime space is Chaudhuri, Trade and Civilisation. An older, far less theoretical history is Auguste Toussaint, History of the Indian Ocean, trans, by June Guicharnaud (Chicago: University of Chicago Press, 1966).

الفصل الثاني

توسُّع المسلمين في آسيا خلال القرنين السابع والثاني عشر

بدء ظهور الإسلام وتطوُّره وتوسُّع رقعته

تُوصف القرون الإسلامية الأولى وخصوصًا الفترة من القرن الثامن إلى الحادي عشر بأنها تمثل العصر الذهبي للإسلام. كما كان لكل من عاملي التوسُّع والتجارة أهمية كبيرة في بروز هذه الصورة المشرقة. ولم يكن للمسلمين أثر بالغ على الأرض الواسعة التي يسيطرون عليها فحسب، بل تعدى ذلك إلى حوض البحر المتوسط وعلى امتداد سواحل المحيط الهندي. وقد أدّت بعض العوامل من خارج نطاق العالم الإسلامي إلى خلق فرص عديدة ساعدت على شرح هذه الظاهرة المرتبطة بالمحيطات والبحار. فعلى سبيل المثال نجد أن التوسُّع الاقتصادي للصينيين خلال عهد إمارة السونج Song، والتي ستناقش لاحقًا في هذا الفصل، قد وصل أثرها إلى منطقة الشرق الأوسط. لكن هناك عوامل داخلية مرتبطة بالعالم الإسلامي قد أسهمت في نجاح المسلمين على امتداد البحار والمحيطات. وللتعرُّف على هذه العوامل فإن الحاجة ماسة إلى النظر إلى نشأة وتطوُّر وتوسُّع الإسلام.

يعتقد كثير من المؤرخين أنه لو كان بإمكانهم معرفة وشرح العوامل التي تقف وراء ظهور الإسلام، فإنهم سيضعون أيديهم على حقيقة هذا الدين. وثمة تفسير من وجهة النظر الغربية لا علاقة له بالدين لكنه ينسجم مع أحد التفسيرات، وخلاصته: أن الإسلام في بدايته أوجد إطارًا اجتماعيًا منطقيًا لعملية التحوُّل من نمط حياة البدو الرحل إلى نمط الحياة المستقرة في منطقة الحجاز خلال القرن السابع الذي اتسمت فيه بلاد العرب بنمط الحياة القبلية والعشائرية. وبناءً على هذا التفسير، فقد كان لظهور الإسلام أثر بالغ

في ازدهار الحركة التجارية في مكة والتي تقع على الطريق التجاري الذي يربط بوضوح حركة التجارة المزدهرة في اليمن وسوريا البيزينطية مرورًا بطريق التجارة القديم المجاور للبحر الأحمر. وهناك وجهة نظر للعالم وليام وات William M. Wattوالذي اعتمد في طرحه على المصادر الإسلامية التي تحوي معلومات كُتبت بعد الأحداث التي تصفها بوقت طويل، حيث يرى هذا العالم أن عشائر قبيلة قريش ذات النفوذ القوي في مكة كانت تشهد تحوُّلات وتغيُّرات كبيرة نتجت عن حالة الازدهار التجاري والاستقرار الذي شهدته حياة البدو الرحل.

وفي الوقت الذي تطلَّبت حياة جيل الأسلاف المتسمة بالترحال والمشقة - التعاضد والحفاظ على الهوية القبلية الجماعية، نجد أن الوضع التجاري في مكة قد عمل على تشجيع الأفراد الموهوبين والمبادرات الفردية القيِّمة. وقد أدى هذا التحوُّل إلى حدوث توزيع غير متساو لكل من الثروة والقوة، وهو الأمر الذي أضعف بدوره القيم والمبادئ القديمة وخلق حاجة لقواعد ومبادئ جديدة. وقد كان للنبي محمد (ص) والذي ينتمي إلى أقل عشائر قريش حظًا ونجاحًا دورٌ كبير في تلبية تلك الحاجة من خلال الدعوة إلى رسالة الإسلام التي آمن بها وتلقاها من الله. حيث دعا إلى العدل الاجتماعي وإلى ضرورة وجود مجتمع جديد مترابط له هوية تقوم على أساس العقيدة لا على أساس الانتماء العشائري أو القبلي. وقد حُفظت قواعد ومبادئ هذا الدين في كتاب المسلمين المُسمَّى: القرآن. وبناء على ما سبق فإن العالم وليام وات يعتبر أن التحوُّل الاجتماعي والإشكالية الدينية (الروحانية) تمثلان أهمية كبيرة لظهور الإسلام[1].

وقد قوبلت آراء العالم وات وآراء من تبعوه بتحدٍّ من قبل إحدى العالمات الغربيات وهي باترسيا كرون Patricia Crone والتي ضَمَّنت بحثَها مصادرَ إسلامية إضافية تبتعد كثيرًا زمانيًا وثقافيًا عن الموضوع مقارنةً بالمصادر الإسلامية، لكنها معاصرة لبدء ظهور الإسلام. لقد وجدت باتريسيا أن التجارة في مكة لم تكن ذات أهمية تذكر ولم تستطع أن تُوجد ثراءً فيها ولم تستطع كذلك إعادة توزيع الثروة كما أشار إلى ذلك العالم وات. وترى باتريسيا كرون بأن تجارة العرب في القرن السابع لم تكن امتدادًا للنمط التجاري القديم المزدهر، فقد كانت التجارة في غرب وشمال غرب بلاد العرب ذات طابع محلي تتضمن بعض السلع والتعاملات العادية مثل تجارة الصوف والبضائع الجلدية المصنعة من جلود الأغنام والخراف في المجتمع والمعتمد على الرعي. إضافة إلى ما سبق فإن القيم والمبادئ القبلية كانت سليمة كما ثبت ذلك من خلال السياق القبلي للسيرة التقليدية للنبي محمد

(ص)، فمثلًا تمت حماية النبي محمد (ص) من أعدائه بواسطة عشيرته بني هاشم والذين كان عليهم الالتزام بعرف المناصرة والنجدة الذي كان سائدًا بينهم[2]. لقد كان محمد (ص) نفسه، في الحقيقة، هو من تحدّى هوية الانتماء العشائري القبلي واستبدلها بهوية الانتماء إلى مجتمع المؤمنين. وفي حين ترفض الباحثة كرون وجهة النظر التقليدية، فإنها تُقدِّم بديلًا مؤقتًا وهو أن العرب يتخذون من الطريقة أو النمط المحلي (العشائري) وسيلة رد فعل يواجهون بها الاعتداءات من قِبَل القوى العظمى آنذاك والمتمثلة في البيزنطيين والساسانيين[3]. وكانت هاتان القوتان مهتمتين بقدر كافٍ ببلاد العرب وكانت لهما مزاعم ومطالب في السواحل الشرقية والجنوبية بما في ذلك اليمن. إذ أصبحت التجارة البحرية، بلا ريب، عامل جذب وذات أهمية.

لقد كانت مناجم الفضة مهمة جدًّا بالنسبة للفرس؛ لأن الدرهم الفضي عندهم كان هو العملة الرئيسية في المنطقة. وقد رأت الباحثة كرون بأن العرب نحَّوا خلافاتهم القبلية جانبًا وتوحَّدوا ضد أي توغل لجهات خارجية في بلادهم، في ظل الإسلام الذي وحَّدهم عقائديًّا. وقد أقاموا دولتهم الكبيرة عن طريق توحيد الجماعات القبلية ومن ثم التوجه نحو الفتوحات. وفي حين أن هاجس التجارة كان موجودًا في أذهان الفرس والبيزنطيين، فقد تمثَّل هاجس العرب في تأسيس دولة عن طريق الغزو (الفتوحات). وترى كرون أن تكوين الدولة هو التفسير السليم لبدء ظهور الإسلام[4].

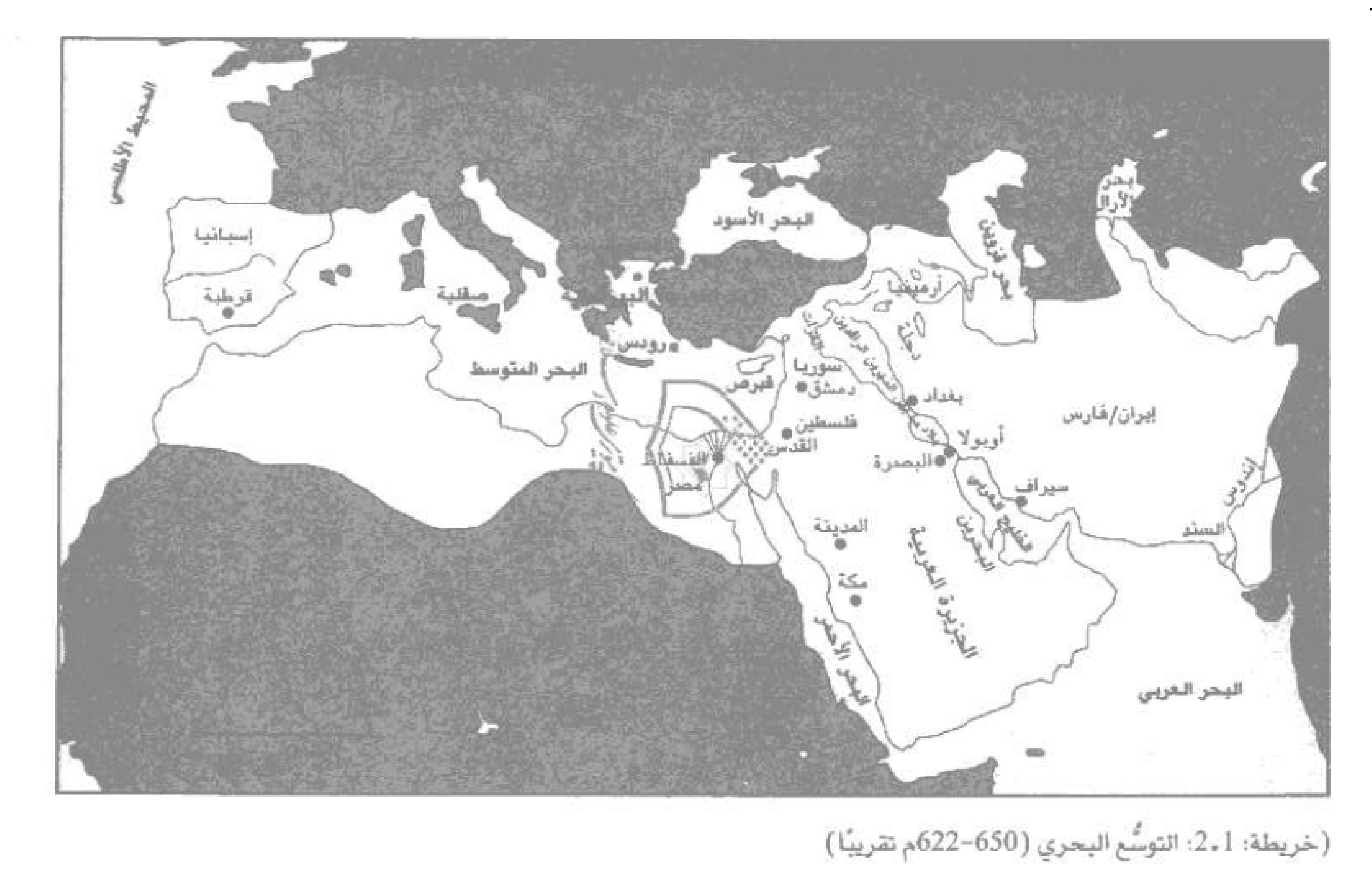
لقد كان لهذه التحليلات حول بدء ظهور الإسلام دورٌ محدود في التعرُّف لاحقًا على تأريخ الملاحة البحرية فضلًا عن تناولها للتجارة بطريقة أو أخرى. ومن المفيد جدًّا أن نأخذ في الاعتبار التوسُّع المُذهِل للجيوش الإسلامية المنظَّمة والقبلية خارج نطاق الجزيرة العربية (خريطة:2.1). فقد فتحت هذه الجيوش مصر التي كانت تتبع البيزنطيين وسوريا الكبرى.

وتمت إزاحة الحدود البيزنطية التي كان يمكن الدفاع عنها إلى الشمال داخل آسيا الصغرى. وتلى ذلك مغامرات الأنظمة العربية في الشروع بحملات بحرية للسيطرة على بعض الجزر المهمَّة في البحر الأبيض المتوسط بما في ذلك قبرص وصقلية. واقتربت الجيوش العربية من العاصمة الإمبراطورية القسطنطينية بحرًا وبرًّا لكنها فشلت في السيطرة عليها. وفشلت مقاومة الساسانيين Sasanid إلى الشرق من بلاد النهرين في سنة 640م وقتل آخر إمبراطور من الساسانيين أثناء عملية التراجع سنة 651م على يد بعض من رجاله. وفي حين أن وجهة النظر الدينية حول الاتساع المتسارع ترجع سبب هذا

الاتساع إلى مشيئة وإرادة الله، فإن المؤرخين يبحثون عن تفسيرات عسكرية وسياسية واجتماعية واقتصادية، وتُعدُّ المسببات الاقتصادية، والتي لا يمكن فصلها عن الأسباب الثلاثة الأخرى، هي الأكثر ارتباطا بالدراسة الحالية. وقد كان العامل الاقتصادي وبالتحديد العامل التجاري ذا أهمية كبيرة في كثير من التحليلات المتعلقة باتساع رقعة الإسلام انطلاقا من بلاد العرب[5].

ويرى آخرون على سبيل المثال أن الإسلام قدَّم الإطار التنظيمي الضروري للمجتمع العربي للاستفادة من الفرص التجارية والسياسية والتي توافرت بعد تراجع القوى الإمبراطورية الإقليمية[6]... إضافة إلى ذلك، فيمكن أن يُعزَى التوسُّع خارج نطاق الجزيرة العربية إلى وجود رغبة في السيطرة على طرق التجارة في مصر وسوريا الكبرى وبلاد ما وراء النهرين (العراق) وفارس (إيران)[7]. ولكي نربط وجهة نظر الباحثة كرون في هذا السياق فيمكن أن نغير هذا التفسير بالقول إن العرب برغبتهم الجامحة في تكوين دولة تقوم على التوسع - قد تعلَّموا بسرعة كيف يستفيدون ويطوِّرون الأساليب والأنماط التجارية الموجودة[8].

ويُعدّ حجم وتعقيدات الدولة الإسلامية الجديدة سببًا لمشكلات رئيسة: واحدة منها أن العرب كانوا غير قادرين على أن يعتمدوا إلى الأبد على نظمهم التقليدية السياسية القبلية كما حدث بعد وفاة النبي محمد (ص) في 632م. لقد كان من الضروري الأخذ والاستفادة من شكل النظم البيروقرطية البيزنطية والساسانية المتواجدة آنذاك مثل نظم جباية الضرائب على الرغم من أن الشريعة الإسلامية قد حدَّدت نظريًا على الأقل ماهية الضرائب. وثمة تغيُّر مهم قد ترك أثرًا على القيادة وهو أن الخلفاء الأوائل للنبي محمد (ص) والذين كانوا من كبار القبائل ومشايخها قد تم اختيارهم من بين أهل الحل والعقد في كبراء القوم. ويشغل هذا المنصب شخص ينتمي إلى قبيلة النبي محمد (ص): قريش. وأدَّت ضغوطات التوسُّع إلى تحوُّل عملي ونفعي لشيوخ القبائل ليصبحوا بعد ذلك حكامًا ملوكًا، وقد عُرِف هذا التحوُّل وأصبح جليًا بعد 661م حيث تم تأسيس أول إمارة اسلامية تقوم على أساس التوريث وهي الدولة الأموية (750-661)م. وتشير المصادر التاريخية إلى أن عشيرة بني أمية وهي فرع من قبيلة قريش، أقوى كيان تجاري في مكة قبل الإسلام. كانت هي آخر القبائل التي قبلت وآمنت بنبوة محمد (ص) واعتباره مؤسس الدولة.



(خريطة: 2.1: التوسُّع البحري (650-622م تقريبًا)

وفي العام 661م أكد أتباع العشيرة كمسلمين، حقهم الاعتيادي في أن يكونوا في أعلى المناصب ولكنهم هذه المرة أكدوا حقهم في وصولهم إلى سدة الحكم وذلك بتمكنهم من تأسيس دولتهم التوسعية التي اتخذت من دمشق في سوريا عاصمة لها[9].

إن الضغوطات التي تركتها هذه التغيرات يمكن ملاحظتها من خلال ظهور جماعة من المسلمين تسمى الخوارج والذين حاولوا الإبقاء على المفهوم التقليدي القبلي للإسلام، وأخذوا موقفًا متشددًا ومعاديًا تجاه غالبية المسلمين والذين كانوا قد بدأوا تحولهم نحو الحكم الوراثي، وقد انبثق عن الخوارج جماعة معتدلة سميت بالإباضية والتي وجدت لها مكانًا في أجزاء من شمال أفريقيا وعمان جنوب شرق الجزيرة العربية. وهناك مشكلة أخرى سببها وجود رغبة في بقاء مقاليد الملك والحكم بيد العرب واحتفاظ عرب القبائل بالمناصب العسكرية العليا والتي تمكنهم من الحصول على الغنائم وقت الحروب. ويمكن ببساطة فهم عروبة «الانتماء العروبي» للإسلام في بدايته الأولى، ولا يرجع ذلك إلى الأسس الجغرافية فحسب بل إلى إشارة القرآن بنزوله إلى العرب وبلغتهم العربية[10]. ويمكن إرجاع انتشار اللغة العربية إلى الفترة الأخيرة للعهد الأموي. ففي البداية كانت اللغة العربية هي سمة الفاتحين التي تميزهم عن غيرهم وأصبحت بعدها لغة الإدارة والعلم وبدأت في الانتشار بشكل كبير بين عامة الناس ومعتنقي الإسلام الجدد وحتى بين غير المسلمين على السواء. وقد حلت اللغة العربية محل اللغة اليونانية في إيران في المناطق التي كانت تتبع البيزنطيين وتم تبني طريقة الكتابة العربية وعدد كبير من المفردات العربية ضمن نظام اللغة الفارسية. فقد كان لدى معتنقي الإسلام الأوائل من غير العرب رغبة جامحة ليس في تعلم اللغة العربية فحسب بل في تغيير أسمائهم بأسماء عربية ومحاولة ربط علاقة وثيقة بالقبائل العربية، وحاولوا كذلك أن يصبحوا عربًا مسلمين. وسرعان ما طالب معتنقو الإسلام من غير العرب بمساواتهم على أساس العرق وطالبوا بالحصول على نفس الامتيازات والحماية القانونية والميزات الاقتصادية تمامًا مثل أقرانهم العرب المسلمين. ومارس الإيرانيون والبربر وغيرهم ضغوطًا كبيرة لتعميم النظام الجديد، وهي عملية أسهمت وأدت إلى سقوط الأمويين وفتحت الباب على مصراعيه لمعتنقي الإسلام الجدد فيما بعد.

لقد شهد التاريخ الإسلامي الأول تحولًا في مراكز الحضر (المدن). فقد قامت الجيوش العربية الفاتحة بإعطاء أهمية خاصة لبعض المدن القديمة مثل دمشق وبيت المقدس. لكن قادتها أنشأوا مدنهم (أمصارهم) المحمية ليستقر فيها أهل القبائل. وجذبت هذه المدن

إليها البضائع والخدمات وأصبحت مؤخرا مدنًا حلّت محل بعض مراكز مدن الحضر البيزنطية والساسانية، وكمثال على ذلك مدينة البصرة جنوب العراق والتي تم اختيارها كموقع للاستفادة من التجارة بالقرب من مدينة أبوللا Ubulla واستخدامها كموقع لرد أي هجوم متوقّع من الساسانيين من جهة نهر شط العرب الذي تكوّن نتيجة التقاء نهري دجلة والفرات. لقد تنافست مدينتا البصرة وأبوللا مع مينا سيراف Siraf الساساني الذي يقع على الساحل الفارسي والذي تم إدراجه ضمن المحيط الإسلامي. وثمة مثال آخر لهذه المدن، ويتمثّل في مدينة الفسطاط المصرية والتي تقع بالقرب من نهر النيل قبل مصب النهر في الدلتا بقليل ويمكن الوصول إليها من جهتي البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر. وقد عملت الفسطاط على تكوين مدينة القاهرة ويمكن القول هنا بأن إستراتيجية التحضر والتمدن ظلت سمة بارزة متلازمة لانتشار الإسلام في القرون التالية.

وخلال فترة حكم الخلفاء الأوائل وخلفاء الأمويين في الفترة (632 إلى 750)م لعبت الطموحات والأهداف التجارية دورًا في تحديد أماكن أخرى للفتوحات الإسلامية. وقد بدا جليًا أن التوسُّع لم يكن مجرد فرصة لنشر الدين والحصول على الغنائم وتوسيع الأرض لتحصيل مزيد من الضرائب فحسب، بل كان عبارة عن وسيلة للسيطرة والتحكم بالبضائع وطرق التجارة وعوائد الرسوم الجمركية. فنجد مثلًا أن تجارة الذهب عبر الصحراء وفّرت أحد الحوافز التي شجّعت على فتح مناطق البربر شمال أفريقيا. وكذلك الحال بالنسبة لأسبانيا فقد مكّن فتحها عام (730م تقريبًا) المسلمين من الانخراط والدخول في أعمال تجارية ناجحة غرب البحر الأبيض المتوسط. وسادت بعض الأساليب والأنماط التجارية التقليدية في هذه المناطق عن طريق تواجد العرب لتستمر تحت ظل الإسلام، ومثال ذلك تجارة الرقيق في شرق أفريقيا. فقد أسهم العرب قبل وبعد ظهور الإسلام وخصوصًا القبائل الأزدية في عمان في الزاوية الجنوبية الشرقية للجزيرة العربية في هذه التجارة البحرية وشاركوا فيها. وفي حين أن معظم (إن لم يكن كل) من سكنوا جنوب شرق الجزيرة العربية قد اعتنقوا الإسلام ثم سلكوا نهج المذهب الإباضي، فإنهم لم يحاولوا فرض الإسلام أو الشريعة الإسلامية بالقوة على مناطق السواحل الافريقية حيث كانت تتم المتاجرة بالعبيد الذين كان يؤتى بهم من المناطق الداخلية. فلم يكن هناك سبب ضروري لفرض السيطرة المحلية حتى أصبحت المستوطنات العربية في شرق أفريقيا كبيرة بقدر كاف تمكّنت بعد ذلك من تحمُّل تبعات التكاليف الإدارية: وهو وضع لم يحدث حتى حلول القرن الثالث عشر[11].

ومن وجهة نظر المدونات التاريخية للملاحة البحرية الآسيوية، فقد كانت منطقة السند Sind والتي تضم دلتا الإندوس Indus delta هي الخيار الجغرافي المهم لتوجُّه الفتوحات. وكانت السند مهمة جدًّا لكل من المحيط الهندي وطرق التجارة البرية وكانت حينئذ عبارة عن حلقة وصل بينهما. وبدأ هجوم العرب المسلمين من جنوب العراق سنة 710م وأدى إلى اتخاذ السند كولاية أو إقليم ضمن الإمبراطورية الإسلامية الجديدة. وقد ظل الخلفاء يحتفظون بالسند حتى ستينيات القرن التاسع (860م) وبعدها تم استبدال سيطرة العرب المسلمين بالفتح التركي الإسلامي في القرن الحادي عشر. وفي نفس الأثناء أسس العرب مجتمعات تجارية في المدن المطلّة على الموانئ وعلى امتداد الساحل الغربي للهند وصولًا إلى المناطق البعيدة في سيريلانكا.

وبالرغم من وجود تمثيل جيد للبوذيين والهندوس في السند. فقد عمد معتنقو الإسلام الجدد إلى أن يتأخروا في ذلك؛ لأن العرب خلقوا تحديات للتجارة في المدن التي يسيطر عليها البوذيون، وفي المقابل عمد الهندوس إلى أن يكونوا مزارعين في الأرياف والمناطق النائية مما جعل تأثير السيطرة الإسلامية عليهم محدودًا. لقد سمح اعتناق الإسلام للبوذيين بالمشاركة في شبكة التجارة الإسلامية الجديدة والتي تربط آسيا الوسطى وجنوب آسيا ومنطقة الشرق الأوسط[12]. وما يمكن قوله هنا هو أن الأسلمة الصحيحة (التحول الصحيح إلى الإسلام) وتطور عقيدة المسلمين ومؤسساتهم قد وجدت مكانها في الأجيال التالية. وقد كان للأسلوب المتبع في دعوة أهل السند إلى الإسلام مضامين محتملة لما حدث بعدها من دخول للناس في الإسلام عند احتكاكهم التجاري والاقتصادي على امتداد آسيا.

لقد ظل الأمويون، الذين اتَّخذوا من دمشق البعيدة مقرًّا لهم. في السلطة عندما بدأ استعمار اقليم السند، وكان التوسُّع شرقًا بشكل عام محلّ اهتمام حاكمهم في العراق فضلًا عن اهتمام الإدارة المركزية. أما أهم المصالح المباشرة والضرورية فيما يخص التجارة البحرية للأمويين فكانت تقع في البحر الأبيض المتوسط بعيدًا كما هو حال المسلمين في أسبانيا. ووصل الحال إلى درجة التأزم بين الأمويين والبيزنطيين برًّا وبحرًا وأصبحت المناطق المتاخمة للبيزنطيين في تلك الفترة غير واعدة للمسلمين. وأدّى هذا الوضع إلى تعزيز قيمة وأهمية منطقة المحيط الهندي.

لقد فشل الأمويون في تلبية وتأمين متطلبات إمبراطورية واسعة ومتعددة المرقيات. فقد سُحب بساط الحكم من تحتهم عن طريق انقلاب قامت به ما سمِّيت فيما بعد الدولة

العباسية وهي عربية مثل الأمويين. وحاول العباسيون جاهدين في 750م الحفاظ فقط على أسبانيا والتي تقع بعيدًا عنهم. لقد كان للعباسيين أصول عربية مثل من سبقهم من الأمويين واستطاعوا أن يزعموا أن لهم علاقة قرابة وروابط دم تجمعهم بنسب النبي محمد (ص)، لكنهم استطاعو التكيف مع الواقع وطبيعة المجتمع المتعدد الأعراق تحت حكمهم. ومما يدل على تكيفهم ما قاموا به من أخذ وتقبُّل لبعض الأعراف والقواعد التي كانت سائدة في إيران قبل دخولها في الإسلام وكذلك قبولهم بالأخذ بالنظام الساساني في إدارة شؤون الدولة والمعاملات فيما يخص المسلمين في بلاد فارس. وظل مفهوم حكم النخبة سائدًا في بدايات عهد العباسيين ولعبت القوميات دورًا كبيرًا في بث روح الفرقة والتمزُّق. ورغم ذلك فقد أدى تطوُّر وبروز ثقافة سامية موحدة ذات طابع عالمي متنامٍ إلى تعزيز المجتمع ونظام الحكم معًا.

ولعل أهم تطوُّر حدث في هذه الفترة هو بروز طبقة ونخبة من العلماء، ويمكن أن يُعزى ذلك إلى وجود دوافع دينية كحث الإسلام على العلم إضافة إلى تبنّي الطريق الجديدة في التعلم بعد اكتشاف صناعة الورق في الصين. وللعلماء مكانة عالية في التراث الإسلامي. وكان هؤلاء العلماء يتنقّلون بين بلدان العالم الإسلامي بغرض الإسهام في نشر العلم والثقافة الإسلامية.

حوَّل العباسيون عاصمتهم الإسلامية من دمشق إلى بغداد العراق في عام 762م تقريبًا ولعل السبب في ذلك يرجع جزئيًا إلى الوصول إلى طريق مسدود وحالة تأزم في العلاقة بين منطقة البحر الأبيض المتوسط والدولة البيزنطية. بعد ذلك أصبحت مدينة البصرة عبر مدينة أوبوللا على شط العرب هي الميناء الرئيسي لبغداد مما سهل ارتباطها بالخليج العربي والمحيط الهندي ومن ثم جنوب آسيا ومناطق التجارة في إمارة التانج Tang الصينية. وعلى الرغم من تمكن العباسيين من السيطرة على أهم مناطق التجارة البحرية والذي ساعدهم على تحقيق بعض النجاحات، إلا أن ذلك وحده لم يكن كافيًا لتأسيس اقتصاد متنام يعتمد عليه. وكان قد اختار العباسيون العراق نظرًا لرغبتهم في استخدام القوى العاملة التي كانت تأتي من شرق أفريقيا من خلال تجارة الرقيق. وقد استطاعوا تحويل مناطق الأهوار في الجنوب إلى مناطق زراعية لإنتاج الحبوب. ولقد ساعد فشل هذه الخطة على ظهور عدد من المشكلات الاقتصادية. وكان على العباسيين أن يواجهوا التجزئة السياسية التي بدأت تظهر وكذلك عجزهم عن السيطرة على جيوشهم الخاصة. وقد اتسم العباسيون بصرامتهم كحكام مستبدين لفترة قصيرة حتى عام 900م. وخلال الفترة مابين 950 إلى 1050م استطاع أفراد من عائلة فارسية تسمى آل بويه Buyids أن تشكِّل وتنظِّم جيشًا أكثر فاعلية وقوة من جيش العباسيين وبذلك أصبح لهم نفوذ مكَّنتهم

من السيطرة على الدولة العباسية وإدارتها من خلف العرش مما أفسح المجال للسلاجقة الأتراك الذين جاءوا من بعدهم. واستعاد العباسيون لقبهم وبعض سلطات وصلاحيات الخلافة إلى أن هاجم المغول بغداد في عام 1258م. ويطلق لفظ «الخلافة العباسية» للدلالة على الفترة من 750م إلى 1258م.

لقد اتسم العصر العباسي وما تلاه من فترات تأريخية بظاهرة الرق أو العبيد وبالتحديد في مجال الجيش والزراعة وكذا ظاهرة امتلاك الإماء[13]. ولم يكن استخدام العبيد شائعًا في مجال الزراعة في المناطق الشاسعة من الشرق الأوسط، نظرًا لأن تللك المناطق كانت قاحلة وجافة.

وقد استُخدِم العبيد قبل ذلك في أعمال حفر قنوات تصريف مياه الأمطار والسيول في مناطق الأهوار جنوب العراق وفي زراعة أشجار النخيل في كل من العراق وجنوب الجزيرة العربية. كما تم استخدام العبيد في مجال صيد اللؤلؤ في الخليج العربي. وكانت أفريقيا هي المصدر الرئيسي للحصول على العبيد في مجال الزراعة[14]. وتم استخدام بعض العبيد من وقت إلى آخر في مجال الجيش، لكن الغالبية منهم كانوا يقومون بالأعمال المنزلية والزراعية بشكل خاص.

لقد لعب الرقيق المنخرطون في الجيش دورًا كبيرًا خلال القرن التاسع، فقد أدرك العباسيون طبيعة العرب القبليين الذين يخدمون في الجيش، فهم يتّسمون باستقلالية الرأي واتخاذ القرار وعدم البقاء بشكل مستمر في الخدمة مما جعلهم يشعرون بالقلق منهم، فبدأوا بشراء وامتلاك الرقيق ليخدموا بشكل دائم كفيلق يمثل نخبة الجيش. وكان معظم هؤلاء من أتراك آسيا الوسطى المتمرسين على ترويض الخيول ومن الجنود الماهرين. وسرعان ما كبر هذا الفيلق وأصبح جيشًا قائمًا بذاته عمل بعدها على تطوير اهتماماته السياسية والتي غالبًا ما كانت على حساب الخليفة. وأسّست الدويلات التي انفصلت عن الدولة العباسية جيوشَها من الرقيق معتمدين على الآسيويين (آسيا الوسطى) والقوقازيين وعلى الأوروبيين الشرقيين. وإنه لمن الصعوبة بمكان تقييم عدد المنضمين للجيش من الرقيق خلال القرون المنصرمة، لكن العدد مرتفع جدًا وقد يصل إلى ما يزيد على عشرات الملايين. وقد استطاع هؤلا الجنود الوصول إلى مراتب عالية من خلال الترقيات وجمع الثروة والنفوذ، لكن قلّةً منهم من فعل ذلك، حيث بقي معظمهم برتب ضباط صف وجنود في حين ظلّ البعض الآخر يعملون في وحدات المدافع وتزويدها بالسلاح والوقود[15].

وتجدر الإشارة هنا إلى أن استغلال واستخدام الرقيق لم يكن أمرًا محصورًا على التاريخ الإسلامي فقد كان الاضطهاد سمةً بارزةً لكل المجتمعات التوسُّعية والتي احتاجت

إلى خدمات أيد عاملة بتكلفة زهيدة[16]. وأما ما يميز ظاهرة الرق عند المسلمين عن غيرهم هو أن الشريعة الإسلامية حرّمت استعباد المسلمين أو أهل الذمة الذين يولدون أحرارًا. والمقصود بأهل الذمة هم أهل الكتاب وعادة ما يكونون من اليهود أو النصارى والذين يدفعون ضريبةً أكثر من غيرهم، وهي ما تسمى بالجزية التي تدفع مقابل توفير الحماية ضمن الدولة الإسلامية.

ان استثناء المسلمين وأهل الذمة من العبودية يعني أن المجرمين والمدينين في إطار المجتمع لايمكن بأي حال استعبادهم كما كان الحال سائدًا في بعض الأنظمة القانونية الأخرى. وتوجد حالات استثنائية تم فيها فرض العبودية على مسلمين، ففي فترة متأخرة وخلال العهد العثماني تم إجبار الرعايا النصارى بشكل اعتيادي في البلقان على تسليم أولادهم الذكور للجيش التركي مقابل الضرائب. وحقيقة الأمر هو أن العبيد إنما كان يتم جلبهم من الخارج عن طريق الأسر او الشراء، وهاتان الطريقتان قد لعبتا دورًا مهمًا في الحصول على الرقيق إما عن طريق الفتوحات والغزو المسلح أو عن طريق التجارة والتي غالبًا ما تكون عبر البحار.

وثمة تطوُّر إسلامي داخلي قد حدث خلال العهد العباسي الأول تمثّل في ظهور اتجاهين متداخلين ومتناقضين يقومان على أسس جلية في العهد الأول للإسلام. أحد هذين الاتجاهين هو ما سُمي فيما بعد بالمذهب السني إشارة إلى ارتباطه بنمط وسيرة حياة النبي محمد (ص) ومستندًا إلى حد كبير على إجماع علماء الأمة المسلمة. ويعد الخليفة المسلم حاكمًا سياسيًا وقائدًا عسكريًا ومسؤولًا عن تطبيق الشريعة الإسلامية. ولم يكن للخليفة أية صفة أو مكانة تماثل مكانة النبي؛ لأن النبوة كانت قد ختمت بوفاة النبي محمد (ص) خاتم النبيين. وفي النصف الثاني من القرن التاسع، اصطف العباسيون إلى جانب أهل السنة. أما الاتجاه الآخر فقد ركّز على أن تكون السلطة والقيادة محصورة على أهل بيت النبي محمد (ص)، وتم حصرها فيما بعد بشكل أدق على نسل صهر النبي (ص)، علي بن أبي طالب، وسميت هذه المجموعة بالشيعة أو شيعة علي بممنى عصبة علي أو طائفة علي والتي نشأ منها ما يعرف الآن بالمذهب الشيعي أو المسلمين الشيعة. ويؤمن أتباع هذا المذهب بأن عليًا وأبناءه هم من ينبغي أن يكونوا خلفاء على التوالي للنبي بحكم التكليف السماوي الذي بموجبه تقلّد النبي منصب الحاكم المعصوم. وللتفريق بين هؤلاء ومن تولوا الخلافة فعليًا، فإنهم (أي الشيعة) قد أعطوا لقب «إمام»[17]. وكان آل بويه الذين ذُكروا مسبقًا ممن اقتنعوا بمفهوم الإمامة لكنهم أدركوا أن أهل المذهب السني (العباسيين) كانوا هم الأكثر ومن بيدهم زمام الأمور لذلك فإنهم لم يحاولوا فرض معتقداتهم الخاصة. فبالإضافة إلى القرآن والسنة، يعتبر الشيعة أن تعاليم ووصايا الأئمة ملزمة وواجبة الاتباع. ويؤمن غالبية

الشيعة بوجود اثني عشر إمامًا أولهم علي بن أبي طالب ولهذا سميت الاثنا عشرية. كما يؤمنون بأن آخر الأئمة والذي كان قد ولد خلال إحدى فترات الاضطهاد العباسي اختفى أو غاب في العام 870م. وينتظر الشيعة ولازالوا ينتظرون عودة هذا الإمام والذي سيقوم عند عودته بإقامة الحكم الأكمل والعادل. وهناك أقلية من الشيعة تسمى بالإسماعيلية خطت منحنى آخر مختلفًا فيما يتعلق بمسألة التتابع أو التوالي للأئمة فهم يبدأون بالإمام السابع محمد بن إسماعيل، ويعتقدون بأن الإمامة كانت ولازالت مستمرة. وقد وصلت مجموعة من الإسماعيليين إلى سدة الحكم في مصر في القرن العاشر وأسسوا الدولة الفاطمية وستُنَاقش إسهامات هذه الجماعة في مجال الملاحة البحرية لاحقًا.

ويتركز الخلاف بين أهل السنة وأتباع المذهب الشيعي في نظرتهما وتصورهما لمسألة «الحكم» لكن المذهبين قد وضعا الأنظمة والقواعد المنظمة للحكم بحسب تصورهما معتبرين ذلك متماشيا مع إرادة الله ووفقًا لشريعته. وأما بالنسبة للمذهب السني والذي يعد الأكبر والأكثر انتشارا في العالم الإسلامي فقد تفرّعت عنه أربعة مدارس فقهية نسبت إلى أسماء مؤسسيها: مالك والشافعي وابن حنبل وأبو حنيفة، وهم علماء في الشريعة الإسلامية وأصول الفقه[18]. أما المذهب الشيعي فنجد أن المدارس الفقهية هي انعكاس للفرق والجماعات الفرعية. وسميت الاثني عشرية - وهي أكبر المدارس الفقهية - بالجعفرية نسبة إلى مؤسسها جعفر الصادق. وقد عزَّز كل نظام فقهي فهمًا محدودًا للتماسك الداخلي وتم أحيانا توظيفه كمنظومة سياسية[19]. ويختلف المذهبان الإسلاميان ومدارسهما الفقهية والفكرية بما في ذلك الفرق والجماعات والمذاهب المنبثقة عنهما، كلها تختلف في التفسيرات الفقهية للنصوص على الرغم من التشابه الكبير في مكونات الشريعة والأحكام التي يستندون إليها ومحدودية الاختلاف.

وكان للتطوُّر في الجانب التشريعي أوائل القرن العاشر نتيجتان مهمَّتان مرتبطتان بتأريخ الملاحة البحرية وهما: أولا، أن التركيز على مسألة إدارة القانون (الشريعة) قد أدّى إلى وجود أوضاع مستقرة وآمنة حيثما حل وانتشر الإسلام كما عمل ذلك التركيز على إيجاد نظام قانوني عام باسط نفوذه على مناطق شاسعة. ثانيًا، لقد أخذ المسلمون معهم مجموعة المثل والمبادئ والتطبيقات المدروسة لقواعد الشريعة والتي حكمت ونظّمت كل جوانب حياتهم بما في ذلك الأمور المتعلقة بالحرب والتجارة. وكانت الممارسات والسلوكيات القائمة على تلك المثل واضحةً بدرجة كافية لتبين وتحدد هويّة المسلمين على الرغم من اختلاف ألسنتهم وأعراقهم. وبمعنى أخر، فإن هوية المسلم لم تكن تقوم على أساس معتقدات أو شعائر معينة، بل كانت تقوم أيضًا على بعض السلوكيات الاجتماعية والأنشطة التجارية.

لقد أدى الاهتمام الزائد بالشريعة وتطبيق أحكامها إلى شيوع وانتشار الطرق الصوفية، وذلك لأن بعض الناس سعوا إلى استبدال التشريعات الجافة الدنيوية الخالية من الروحانية باحتكاك مباشر مع الله يتم من خلال ممارسة بعض الطقوس التي ابتدعوها. ويُرجع الصوفيون توجهاتهم وميولهم إلى النبي محمد (ص) والذي كان يؤدي صلاته ويتضرع إلى الله في جو من العزلة والتأمل، كما وردت ذلك في الأحاديث عنه (ص). وظهر أول دليل تاريخي على ذلك في القرن الثامن عندما بدأت تمارس ظاهرة الزهد والتقشف وانعزال الناس. بعد ذلك بدأ الصوفيون يُنظمون أنفسهم من خلال كيانات أو مجموعات سُميت بـ " الأخوة" مبنية على مجموعة من التعاليم والوصايا والتوجيهات لأحد المشايخ أو (السادة)، ومن ثمَّ ازدهرت هذه التنظيمات والكيانات الصوفية خصوصًا في الفترة من القرن الحادي عشر وحتى القرن السادس عشر. وقد أدَّى ازدياد أعداد الصوفيين وظهور طقوسهم الاجتماعية إلى اختزال الصوفية وإعطائها نمطًا وشكلًا إسلاميًا مبتدعًا لم يكن موجودًا من قبل. ففي المدن، وَجَدت الصوفية المتنورة بنور العلم والمقتدية بمنهج السلف قاسمًا مشتركًا بين أتباعها وعامة الناس، في حين أن المد الصوفي في البوادي والمناطق النائية حافظ على نهج البدعة والابتداع. أما في مناطق الحدود التي واجه الإسلام فيها بعض المعتقدات والموروثات الدينية، فقد كان للأفكار والمفاهيم الصوفية الانتقائية التي لا ترتبط بعقيدة أو مذهب معين دور مهم في جذب معتنقين جدد للدخول في الإسلام. وظل الصوفيون منخرطين ومتفاعلين مع العالم من حولهم وعملوا على تشجيع حركات الإصلاح السياسي حتى وصل تأثيرهم إلى ظهور أنظمة حكم جديدة. وشجّعت جماعات الأخوة الصوفية التجارة عن طريق استضافة وإكرام التجار والمسافرين على امتداد طرق القوافل في مناطق الموانئ.

وظلّت الشريعة هي العمود الفقري لمنهج اتباع السلف وكان القرآن الكريم هو المصدر الرئيس للتشريع، غير أنه ليس في القرآن إلا القليل جدًّا عن قواعد الملاحة البحرية. وذُكرت السفن التجارية في القرآن كدليل على نعم الله. وتعد هذه الإشارة في حد ذاتها إيجابيةً. وهناك ثلاثة أمثلة في القرآن الكريم على ذلك هي:

(إِنَّ فِي خَلْقِ السَّمَوَاتِ وَالأَرْضِ وَاخْتِلَافِ اللَّيْلِ وَالنَّهَارِ وَالْفُلْكِ الَّتِي تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِمَا يَنفَعُ النَّاسَ وَمَا أَنزَلَ اللهُ مِنَ السَّمَاءِ مِن مَاءٍ فَأَحْيَا بِهِ الأَرْضَ بَعْدَ مَوْتِهَا وَبَثَّ فِيهَا مِن كُلِّ دَابَّةٍ وَتَصْرِيفِ الرِّيَاحِ وَالسَّحَابِ الْمُسَخَّرِ بَيْنَ السَّمَاءِ وَالأَرْضِ لَآيَاتٍ لِقَوْمٍ يَعْقِلُونَ) (البقرة :164)

(وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاخِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِن فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ) (النحل :14)

(وَمِنْ آيَاتِهِ أَنْ يُرْسِلَ الرِّيَاحَ مُبَشِّرَاتٍ وَلِيُذِيقَكُمْ مِنْ رَحْمَتِهِ وَلِتَجْرِيَ الْفُلْكُ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ) (الروم :46)

كما يشتمل القرآن الكريم على أوامر تحث على التعامل الحسن القائم على القسط عند التجارة كقوله تعالى:

(وَأَوْفُوا الْكَيْلَ إِذَا كِلْتُمْ وَزِنُوا بِالْقِسْطَاسِ الْمُسْتَقِيمِ ذَلِكَ خَيْرٌ وَأَحْسَنُ تَأْوِيلًا) (الإسراء: 35)[20]

وقد ساعد هذا الحث القرآني الواضح على استحداث منصب رسمي هو وظيفة مفتّش السوق والذي عرف بالمحتسب[21]، حيث يتركّز عمله على التأكد من دقة الموازين والمقاييس في السوق ومراقبة المعاملات التجارية المحلية واعتماد من يقدّمون خدمات طبية والحرص على أداء الناس للصلوات المفروضة والصيام[22].

لقد حرّم الإسلام الربا وهو الزيادة أو الفائدة وينطبق هذا المصطلح عموما على كل المعاملات التي يوجد فيها ربا، على الرغم من تفريق بعض الفقهاء بين الفائدة المقبولة والربا المحرم. وقد وجد التجّار طرقًا للتعامل مع هذا الأخير لينسجم ذلك مع روح الشريعة من خلال إشراك أطراف ثالثة أو إعادة تشكيل وتصوير الفائدة على أنها ربح. وظهر كذلك المقرضون المسلمون (الصرّافون) في وقت مبكر من تأريخ الإسلام. ومما يَجدُر ذكره هنا هو أن مبدأ تحريم الربا كان ولا يزال أمرًا يُميِّز المجتمع المسلم عن غيره[23].

وقد بقيت آثار ومدونات تاريخية عن سيرة النبي محمد (ص) منذ العهد الأموي وحتى عهد الحكم العباسي، تشير بعضها إلى أن عمله تمثّل في كونه مسؤولًا عن قوافل التجارة حيث استطاع من خلاله أن يُقدِّم نموذجًا للسعي الحثيث لكسب الرزق عن طريق التجارة. وتم كذلك تطوير نوع جديد من العلوم هو «علم الحديث» ويشمل كل ما جاء عن النبي (ص) من فعل أو قول. ومن بين هذه الأحاديث أقوال للنبي (ص) لقيت قبولًا واستحسانًا من قبل التجّار، ومنها:

«عَنْ أَبِي سَعِيدٍ، عَنِ النَّبِيِّ (ص) قَالَ «التَّاجِرُ الصَّدُوقُ الأَمِينُ، مَعَ النَّبِيِّينَ وَالصِّدِّيقِينَ وَالشُّهَدَاءِ»

وتنسجم هذه الرؤية للتجار مع ما جاء في القرآن الكريم[24]. ويمكن القول بأن ظهور طبقة من التجار تتعارض وتختلف أحيانًا مع الحكام ومع الجيش أمر أكّدت عليه هذه الأحاديث وأقرّته ليتم القبول به[25]. ويكوّن علم الحديث السُّنة أو نمط حياة النبي (ص) والتي كانت ولا تزال أحد مصادر التشريع بل هي مصدر شارح ومبين للقرآن.

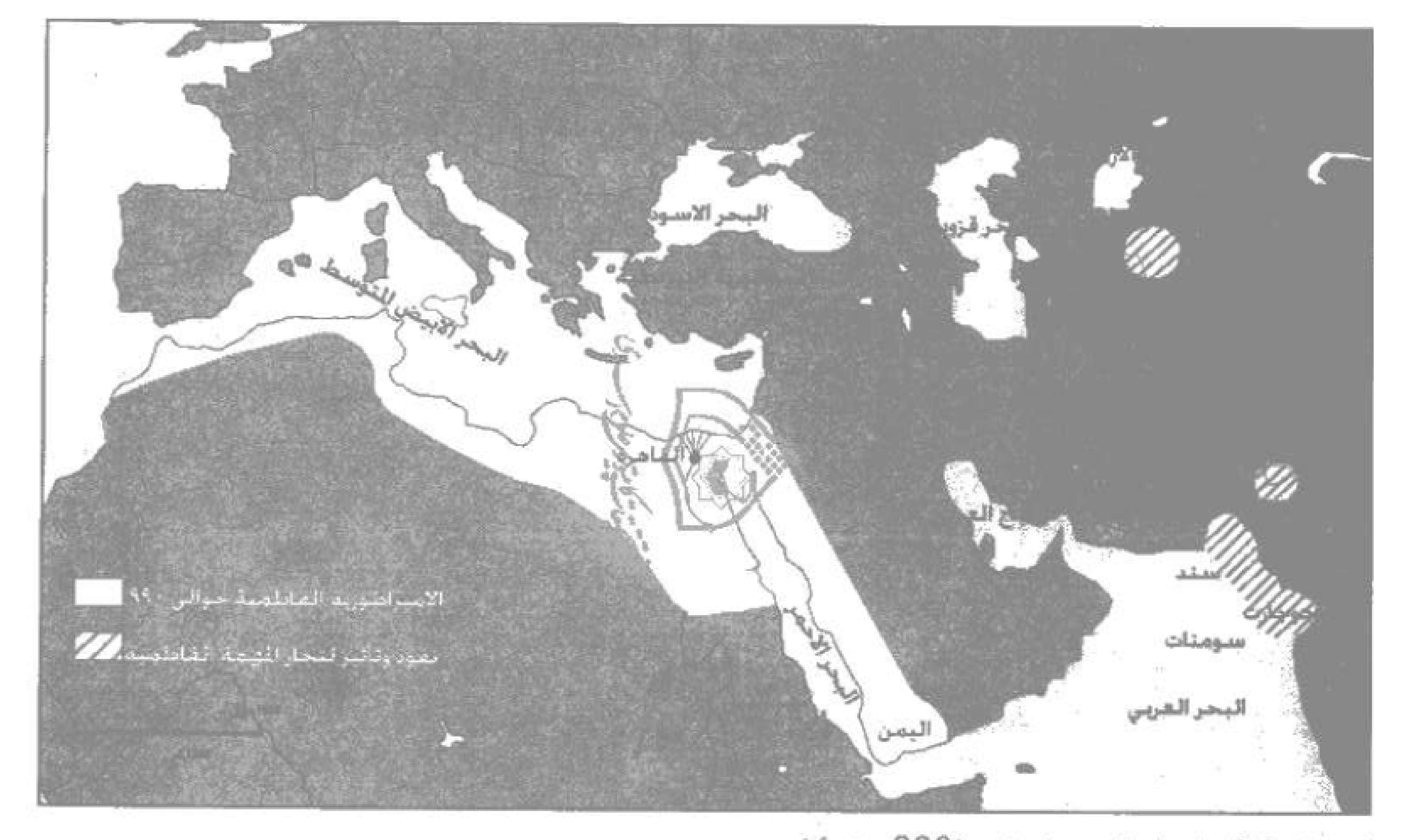
وحدث خلال هذه الفترة التاريخية نفسها أن قام الفقهاء بوضع الأحكام الشرعية (القوانين) التي كان لها أثر على التجارة البحرية. وبالإضافة إلى اعتماد مصادر دينية دقيقة للمسائل الفقهية وأصول الفقه، فقد كان هناك بعض الأعراف والقواعد التي كانت سائدة في فترة ما قبل الإسلام - ساعدت على تحديد معايير وضوابط في بعض المجالات مثل « القوافل والإنقاذ والنجدة والصيد»[26]. وقد ورث الإسلام بعضًا من المعاملات التجارية التي سادت في العهود القديمة مثل تنظيم الديون الائتمانية والتي تشبه ما يسمى في هذا العصر بالكمبيالات (الأوراق التجارية) وأنواع الشراكة لغرض التجارة. وقد تم استحسان هذه الأعراف وإقرارها ضمن إطار أصول الفقه الإسلامي. وقد وُجد تباين حول الشراكة البسيطة هو ما يسمى «كومندا» والتي يرى المؤلف أنه من الممكن أن تكون من أصل عربي[27]، وأن يتم في هذه الشراكة تقسيم الاستثمار (رأس المال المستثمر) والمسؤولية بطريقة خاصة[28].

وعمل الفقهاء على إيجاد تسلسل هرمي لمعدل رسوم الجمارك حيث كان المسلمون يأخذون من غيرهم من المسلمين ما نسبته 2.5 % (ضريبة العشور التجارية) وهذه النسبة كانت هي عشر المحصول أو الدخل وهي مخصصة للإنفاق لوجه الله، وقد كان هذا المفهوم مألوفًا في التراث اليهودي المسيحي. وكان المسلمون يأخذون من أهل الذمة ممن أعطوا الأمان ما نسبته 5 % وهي ضريبة تقدر بحسب قيمة الأصول. أما غير المسلمين ممن لم يعطوا الأمان وهم الرعايا المستهدفون بالفتح والدخول في الإسلام فقد كان يؤخذ منهم عُشر كامل[29]. وعلى الرغم من أن هذا النظام لم يكن يطبَّق بشكل دائم، وذلك لأن احتمالية الاستثناء ظاهرة فيه، لكنه تضمَّن أمورًا ساعدت على توسُّع شبكة المسلمين. وسيتم مناقشة كل من تحريم الفائدة (الربا) وشبكة توسُّع المسلمين في سياقات محددة خصوصًا في الفصل الرابع.

إعادة التنظيم في القرن العاشر وحتى القرن الثامن عشر

لقد شهد القرن العاشر أهم حدث تمثَّل في إرساء أول شبكة تجارية واسعة تتبع الإسماعيليين وتم إنجازها بدرجة أساسية بواسطة نظام الحكم الفاطمي (انظر الخريطة: 2.2). ويمثل الإسماعيليون أقلية تتبع المذهب الشيعي وهم يعتقدون بديمومة الإمامة ويؤمنون أيضًا بضرورة أن يجاهد الإمام وأن يبذل قصارى جهده لانتزاع حقه في قيادة (إمامة) كل المسلمين. ويعود تأريخ الفاطميين إلى القرن التاسع عندما ظهرت عدد من التجمعات الإسماعيلية بعد فترة من الغياب والاختفاء. وقد نمت بعض هذه الجماعات وازدهرت على الحدود الجغرافية للمناطق الإسلامية التي تتبع منهج أهل السنة في أماكن شهدت حركة

تجارية بحرية رابحة مثل اليمن والبحرين في المنطقة الشرقية للجزيرة العربية إضافة إلى بلاد السند وجوجارات Gojarat في جنوب آسيا. وظهرت جماعة أخرى في سوريا واجهت صعوبة في أن تجد أتباعًا وأنصارًا لها؛ لأن معظم الناس كانوا من أتباع المذهب السني أو المذهب الاثني عشري الشيعي. وعليه فقد قرّرت هذه الجماعة الهجرة من سوريا إلى شمال أفريقيا وبالتحديد إلى تونس الحديثة في أوائل القرن العاشر وأعلنت إقامة دولة إسماعيلية إمامية أخذت اسمها من اسم بنت النبي محمد (ص) وزوجة علي بن أبي طالب: فاطمة. ولم تكن هذه المنطقة الحدودية تابعة للمذهب السني. لذلك فقد استطاع الإسماعيليون أن يجذبوا إليهم مزيدًا من الأتباع بسهولة. كما كان مقامهم واستيطانهم في هذه المنطقة لغرض الاستفادة من التجارة عبر الصحراء والبحر الأبيض المتوسط. وقد استخدمت العائدات التجارية لبناء وتدعيم الجيش بما في ذلك إنشاء قوات بحرية مهمة[30]. وبحلول العام 969م استطاع الفاطميون غزو مصر ونزع السلطة من نظام حكم أقلية مسلمة. وكانت مصر قد استقلت عن سيطرة الدولة العباسية من بغداد. وكان لمصر أيضًا أن تلعب دورا مهمًا في العالم الإسلامي تحت الحكم الفاطمي. ولعل السبب في ذلك هو خبرة الفاطميين التي اكتسبوها من شمال أفريقيا وبسبب تشتت الإسماعيليين إلى مناطق الموانئ المهمة. وقد اختار الفاطميون أن يوسّعوا نشاطهم الاقتصادي من خلال توسيع مجال التجارة بدلًا من الاعتماد الكلي على الزراعة ومتطلباتها الأساسية في حوض النيل. فقد بنوا مدينة جديدة لتكون عاصمة لهم مجاورة للمدينة العسكرية القديمة (الفسطاط) وأطلقوا عليها اسم القاهرة وبالإنجليزية (Cairo). وقد تحوّلت هذه المدينة بسرعة إلى مركز ثقافي وقاعدة للتوسع في الأعمال التجارية وكذا التبشير بالمذهب في أماكن مختلفة مثل صقلية والهند الغربية واليمن وبخارى في آسيا الوسطى[31].



(خريطة: 2.2: حكم الفاطميين ونفوذهم (990م تقريبًا)

ولم تكن قدرات الفاطميين البحرية أساسيةً ومهمةً للتجارة فحسب، بل لأنه كان ثمة تنافس بين قوى مختلفة في البحر الأبيض المتوسط. ومن القوى المتنافسة آنذاك الأمويون السُنّة في أسبانيا والأوربيون الجدد والذين كانوا قد بدأوا في استرجاع بعض الجزر والموانئ التي استولى عليها العرب في زمن الفتوحات الإسلامية. فقد استرجع البيزنطيون مدينة كريتCrete في 961م وقبرص في 963م. وانهار حكم الأمويون في أسبانيا في عام 1031م بعد أن حكموا من عاصمتهم المتطورة مدينة قرطبة لفترة تقارب مائتين وخمس وسبعين سنة. وقد عانت القوى السياسية الإسلامية التي حلّت محل الأمويين حالةً من التجزئة والتشتت سمحت وهيأت الظروف لوجود فرص سياسية واقتصادية للمسيحيين في أيبيريا. وفي مناطق أخرى من البحر الأبيض المتوسط، تم الاستيلاء على باليرمو Polermo الواقعة على ساحل صقليةSicily من قبضة الفاطميين بواسطة النورمانز Normans في 1072م. وبدأت الحروب الصليبية خلال العقد الأخير من القرن الحادي عشر حيث لعبت مدينة البندقية دورًا مساعدًا في العمليات البحرية.

لقد ساعد التنافس الأوروبي الشديد والمستميت في البحر الأبيض المتوسط على معرفة وتفسير مصالح الفاطميين في المحيط الهندي. فقد استفاد الفاطميون من الجاليات الإسماعيلية المتواجدة وخاصةً في بلاد السند وجوجارات، كما استفادوا أيضًا من شبكة تواجد الإسماعيليين في مناطق مترامية الأطراف والتي وجُهت التجارة عبر المحيط الهندي إلى القاهرة. وقد كان العباسيون في بغداد هم أكثر من تضرَّر من هذا التنافس الجديد نظرًا لأن التجارة البحرية تحولت من الخليج العربي إلى البحر الأحمر، على الرغم من الصعوبات التي تسبِّبها مستعمرات الشعب المرجانية في البحر الأحمر والتي كانت تعيق حركة الملاحة[32]. وظلّت الأنماط والأساليب التجارية التي برزت خلال هذه الفترة قائمة حتى بعد سقوط الفاطميين في عام 1171م، وهذا ما سيمكن القاهرة من أن تلعب دورًا رئيسًا في التجارة المتعلقة بغرب المحيط الهندي خلال القرون العديدة التالية.

وكان العباسيون قد شعروا بأثار التنافس التجاري خلال هذه الفترة وعانوا أيضًا من حالة التجزئة أو الانقسام السياسي لدولتهم. كما سبق وأن أوضحت بعض الأمثلة المذكورة ذلك. أما بالنسب لمسلمي أسبانيا فإنه لم يسبق لهم أن ارتبطوا بالخلافة الإسلامية في بغداد. وانفصلت كل من مصر وشمال أفريقيا وانضووا تحت أنظمة مختلفة لعل أبرزها نظام الفاطميين. وقد اتُخذت العديد من مناطق شرق إيران وآسيا الوسطى حكامًا مسلمين محليين مثل نظام حكم السامانيين والذين حكموا خلال القرن العاشر من مدينة بخارى

وهم ممن شجعوا ودعموا الثقافة الإسلامية الفارسية. أما إقليم السند فقد كانت مقاليد السلطة بيد حكام عرب مستقلين بحلول 861م. وقد عملت مجموعة من القبائل العربية الشيعية المتحدة كونفيدراليًا على فصل معظم سوريا بشكل فعلي خلال القرن العاشر. وكان لآل بويه (البويهيين) تأثير ونفوذ مارسوه في غرب إيران وفي بغداد في الفترة من 950 إلى 1050م. وفي النصف الثاني من القرن الحادي عشر، بدأ السلاجقة الأتراك، وهم من آسيا الوسطى، في الاستيلاء على كثير من مناطق الشرق الأوسط ثم شرعوا في إعادة تنظيم السلطة فيها.

لقد صاحب حالة الانقسام السياسي نمو متسارع وازدهار في المجالات التجارية والثقافية، حيث نجد أن معظم الأقاليم التي انفصلت عن الدولة العباسية قد حذت حذو الفاطميين في مصر في منافسة بغداد اقتصاديًا وكذا التنافس فيما بينها، وهو وضعٌ غير فعَّال جدًا إلّا أنه استطاع تنشيط التجارة.

وأسّس كلُّ كيانٍ مستقلٍ عاصمته الخاصة به مما عزَّز من ظهور اتجاه عام في العالم الإسلامي نحو التحضر والتمدن وزيادة الاستهلاك في هذه المدن. وعملت كل مدينة على استغلال ثروتها لجذب العلماء وأهل الفن والأدب ممن يتطلبون رعايةً ويمكن أن يسهموا في جعل تلك المدن مركزًا مرموقًا للثقافة الإسلامية. فمن الناحية الجغرافية، نجد أمثلةً جديرةً بالذكر مثل قرطبة، أسبانيا في عهد الأمويين حتى 1031م والسامانيين في بخارى، آسيا الوسطى حتى999م. ولعل التطوُّر الذي شهدته القاهرة إبان حكم الفاطميين، باعتبارها مركزًا للثقافة العربية الإسلامية، هو أهم النتائج التي ترتَّبت على هذا التحضر المتنامي والمترامي الأطراف.

وكان آخر التغيُّرات التي حدثت خلال هذه الفترة هو غزو الأتراك المسلمين للهند الهندوسية انطلاقًا من آسيا الوسطى بقيادة محمود بن سيبتكتيجن Mahmud Ibn Sebtiktegin أحد القادة الذين برزوا من جيش المماليك والذي كان في خدمة السامانيين. وقد أعاد القائد محمود تثبيت الأراضي التابعة للسامانيين وتوسَّع في اتجاه مناطق بعيدة من آسيا الوسطى. وقام أيضًا بشن غارات وحملات عسكرية يصل عددها إلى سبع عشرة غارة داخل شمال الهند تمكّن خلالها من الاستيلاء على الغنائم وأسر العبيد. وقد مكَّنته هذه الحملات من توسيع جيشه وإثراء عاصمته، مدينة غازنا Ghazna، والتي تُعرَف حاليًا بأفغانستان، (ويطلق عليه وعلى من تبعه بالغازانيفيدس). لقد ظلَّت الهند منذ زمن طويل تقوم بتكديس وجمع ثروة ضخمة ومغرية. ويمكن القول

بأن الهند كانت مكتفية ذاتيًا وكانت قادرةً لقرون عديدة على تصدير الأقمشة والأخشاب والحبوب لمقايضتها بالذهب والذي كان يذهب معظمه للمعابد. وقد قام القائد محمود وقواته أحيانًا بتدمير المعابد الهندوسية أثناء عملية السطو عليها، ويوجد أحد هذه المعابد في منطقة سومنذ على الساحل الغربي في عام 1026[33]م.

وفي حين حكم القائد محمود المناطق التي فتحها في إيران وآسيا الوسطى، فإن غزوه لشمال الهند قد تم صدُّه وضربه بشكل عام في عمليات كرٍّ وفرٍّ ولم يُتبع بأي نوع من الاستيطان أو الإدارة. وكان من الصعب التنبؤ بطموحات القائد محمود التجارية لكن من المهم ملاحظة ما قام به من استهداف للمدن الإسماعيلية للسيطرة على الحركة التجارية فيها، وكان مبرر قيامه بذلك هو اعتقاده بضرورة القضاء والتخلص من الطائفة الإسماعيلية[34]. ولا يُعدُّ القائد محمود أحد الشخصيات المهمة فيما يخص تأريخ الملاحة البحرية. إلّا أن نظامه لا يزال جديرًا بالاهتمام في هذا السياق؛ لأن ما قام به شكَّل أوّل تدخُّل مهم لمسلمي آسيا الوسطى في الهند. وقد قام هذا القائد وأتباعه بتمهيد الطريق في معظم أنحاء الهند للحكّام المسلمين وخاصةً سلاطنة دلهي وحكام المغول (الشاهات) وكان لبعض هؤلاء دور بارز في تأريخ الملاحة البحرية.

تجارة المسلمين في الصين خلال عهديْ التانج Tang والسونج Song

لقد تم خلال القرون التي نوقشت وغُطيت في هذا الفصل حدوث احتكاك وتواصل بين مسلمي الهند والشرق الأوسط من جهة والصين من جهة أخرى ويُعدُّ هذا التواصل دليلًا مهمًّا على دور المسلمين الفاعل في تأريخ الملاحة البحرية في آسيا. وقد شارك المسلمون في التعامل التجاري مع الصين. ولم يكن ذلك ناتجًا عن غزوهم لها. لكن بسبب الطلب المتزايد لخدماتهم في مجال النقل البحري. وقد ذكر أحد العلماء البارزين في تأريخ المحيط الهندي وهو: ك. إن تشوذري (K.N. Chaudhuri) أن هناك حدثين يمثِّلان مصادفة حسنة جالبة للحظ وهما ظهور نظامين سياسيَّيْن واقتصاديَّيْن : تأسيس دولة النبي محمد (ص) في المدينة عام 622م وتأسيس مملكة التانج في الصين عام 618م[35]. وما كان لهذا الاستقرار السياسي والاقتصادي أن يكون ممكنًا منذ عهدي إمبراطوريتي الرومان والهان Han. وتنسجم هذه المصادفة وتتفق مع وجهة النظر المؤكد عليها هنا وهي أنه يستحيل الوصول إلى تدوين تأريخي مضبوط ودقيق للمسلمين في المحيط الهندي بدون إعطاء الصين ما تستحقه من الاهتمام.

يذكر هنا أنه في فترة ما قبل ظهور الإسلام، كان الصينيون يتعاملون غالبًا مع تجّار البحار القادمين من جنوب آسيا والذين توسّعوا وأصبح لهم نفوذ في منطقة المحيط الهندي وقاموا بصناعة أفضل السفن الناقلة في ذلك الوقت. أمّا في فترة بداية ظهور الإسلام واتساع رقعته على امتداد الساحل الغربي للهند. فقد تحوّلت حمولات ونقل التجارة الصينية من الهندوس والبوذيين في الهند إلى العرب والفرس والهنود المسلمين. وقد ظلّت معظم السفن الناقلة المستخدمة في هذه التجارة تابعة للجنوب الآسيوي لكنه تمت فيما بعد صناعتها في الصين[36].

وعملت مملكة التانج على إعادة تنظيم الصين بطريقة مركزية بعد فترة من الانقسام السياسي. وكانت عاصمتها مدينة تشانجان (Changan) المدينة الكبيرة والمتطوّرة في منطقة زيان الحديثة (Xian) الواقعة في إقليم شآ نكسي (Shannnxi).

وقام حكام مملكة التانج بالعمل مرة ثانية على استعادة مؤسّسات بيروقراطية يعود تأريخها إلى عهد مملكة الهان القديمة. وقد تميّز أول وأقوى قرن في الفترة 618 إلى 700م بحدوث تغيّرات ديموغرافية (سكانية)، فقد أدت الضغوطات الإقليمية والاقتصادية إلى تحوّل وانتقال سكان الصين من الشمال إلى المناطق الوسطى والجنوبية حيث توجد الكثير من الفرص في مزاولة الأعمال الزراعية والتجارية الساحلية. واستمرّت التجارة النشطة هناك على امتداد طريق الحرير إلى الغرب والشمال الغربي مرورًا بآسيا الوسطى، لكن التجارة البحرية كانت أيضًا مطلوبة وخصوصًا في الجنوب.

لم يكن هذا التركيز الجديد على التجارة ملائمًا ومنسجمًا إلى حدٍّ ما مع رؤية الصين النظرية لتركيبتها الاقتصادية والاجتماعية. ففي حين أن في الإسلام توجُّهًا إيجابيًا نحو التجارة والتجار، نجد أن الديانة الكونفوشيوسية في الصين قد قلّلت من مكانة التجّار والذين كانوا يعتبرون طفيليين وعالة على ما ينتجه الآخرون. وفي العالم الواقعي للاقتصاد، تُعدُّ التجارة ضرورة لا غنى عنها وقد استطاع التجار في الحقيقة كسب مبالغ مالية هائلة مما ساعد على وجود نفوذ لهم. وعادةً ما كانت تُظهر الحكومات الكونفوشيوسية تسامحًا وتشجيعًا للتجار إلّا أنها في نفس الوقت كانت تفرض عليهم الضرائب الباهظة للمحافظة على بسط نفوذها.

وكان يوجد أعداد كبيرة من الأجانب خلال فترة حكم التانج ممن زاولوا التجارة وعاشوا أحيانًا بشكل دائم في الصين. وقد كانت العديد من الموانئ والمدن الداخلية

مفتوحةً بشكل رسمي أمام التجار الأجانب والذين أمكن تواجدهم أيضًا في مناطق أقل أهمية[37]. وسكنت الصينَ جاليات متعددة الأعراق والثقافات، واندمجت وانسجمت فيها، على سبيل المثال، المعتقدات والقيم المختلفة للداويزم Daoism والكنفوشيوسية كما جلبت إليها البوذية. وقد مثّل التجار الأجانب مجالا واسعا للتنوع العرقي والعقائدي، فنجد مثلًا الأتراك المانيشيان يوغورManichaean Uighur من آسيا الوسطى، والنصارى المازدينز والنيستوريم Mazdeans and Nestorian من فارس، والهندوس والبوذيين من كلّ من جنوب وجنوب شرق آسيا، واليابانيين والكوريين والذين انجذبوا لاعتناق الكونفوشيوسية والبوذية الصينية إلّا أنهم حافظوا على تراثهم وأعرافهم. وثمة دليل بارز في بعض الكتابات يشير إلى أن التجار من منطقة سيراف ومناطق الموانئ العمانية قد زاولوا التجارة على ساحل الصين خلال العهد العباسي الأول[38]. وكان يحظر على الأجانب الاختلاط بالسكان الصينيين لكنهم أُعطوا حرية التنقل والعمل في نطاق تجمعاتهم التجارية. وطلب إمبراطور الصين دفع ضريبة أو رسوم مقابل التسهيلات التجارية غير أن المبالغ المطلوب دفعها لم تكن في الغالب مجحفة، وكان من يدفعون هذه الرسوم يتلقون مكافآت قيّمة لتشجيعهم على البقاء[39]. وكان التجار الأجانب يقومون بشراء الحرير والخزف الصيني لبيعهما في الأسواق الآسيوية ولتلبية متطلبات المسيحيين من المطرّزات. وقد شهد عهد حكم التانج ظهور النزعة والرغبة في تذوّق ومحاكاة أوجه الرفاهية الأجنبية مثل استخدام الخيول والعاج والبخور واللبان وحتى الحرير الفارسي، وقد عمّ هذا الميول في الذوق ليشمل القضاة والأشراف النبلاء ونخب المدن الحضرية[40]. وقد شغلت التانج محاولة تمرّد داخلية في الفترة ما بين 755 و 763م حيث فقدوا خلال هذه الفترة جزءًا كبيرًا من سيطرتهم لصالح جماعات قبلية في الشمال الغربي والتي أصبحت لها سيطرة على طرق القوافل التجارية. وحتى قبل هذه الفترة في العام 751م، فإنهم كانوا قد عانوا من هزيمة نكراء على أيدي المسلمين في التلس Talas في عمق آسيا الوسطى[41]. ولم تحل هذه الهزيمة دون وصول التانج إلى غرب آسيا فحسب، بل إنها فتحت الباب على مصراعيه أمام انتشار الإسلام داخل أراضي تركستان الواقعة تحت السيطرة الصينية، كما أسهمت في تكوين جماعة صينية مسلمة سميت بـهوي Hui والذين تفرقوا بعدها في أرجاء الصين.

إن التغيُّرات في المناطق الحدودية شمال غرب الصين قد عملت على نقل وتحويل الجهود والأنشطة التجارية إلى موانئ جنوب الصين، حيث كان يتواجد عرب وفرس مسلمون وعدد آخر من الأجانب الذين يقصدون التجارة. وقد وُجدت عداءات ونزاعات بين الحين والآخر على امتداد الساحل الغني والواعد في المناطق المتاخمة للمناطق الأجنبية. ففي عام 758م

ولأسباب غامضة اشتد الصراع بين المسلمين في منطقة كانتون الصينية مع السلطات المحلية وقاموا بنهب المدينة الساحلية (الميناء)، وقد أدّى التدمير إلى تراجع منطقة الكانتون وركودها لمدة أربعين سنة تقريبًا[42]. ولم يكن هذا الاضطراب بنفس الدرجة كما هو الحال في المناطق الشمالية الغربية التي تواجه فيها طرقُ التجارة تحدّيات كبيرة من القبائل.

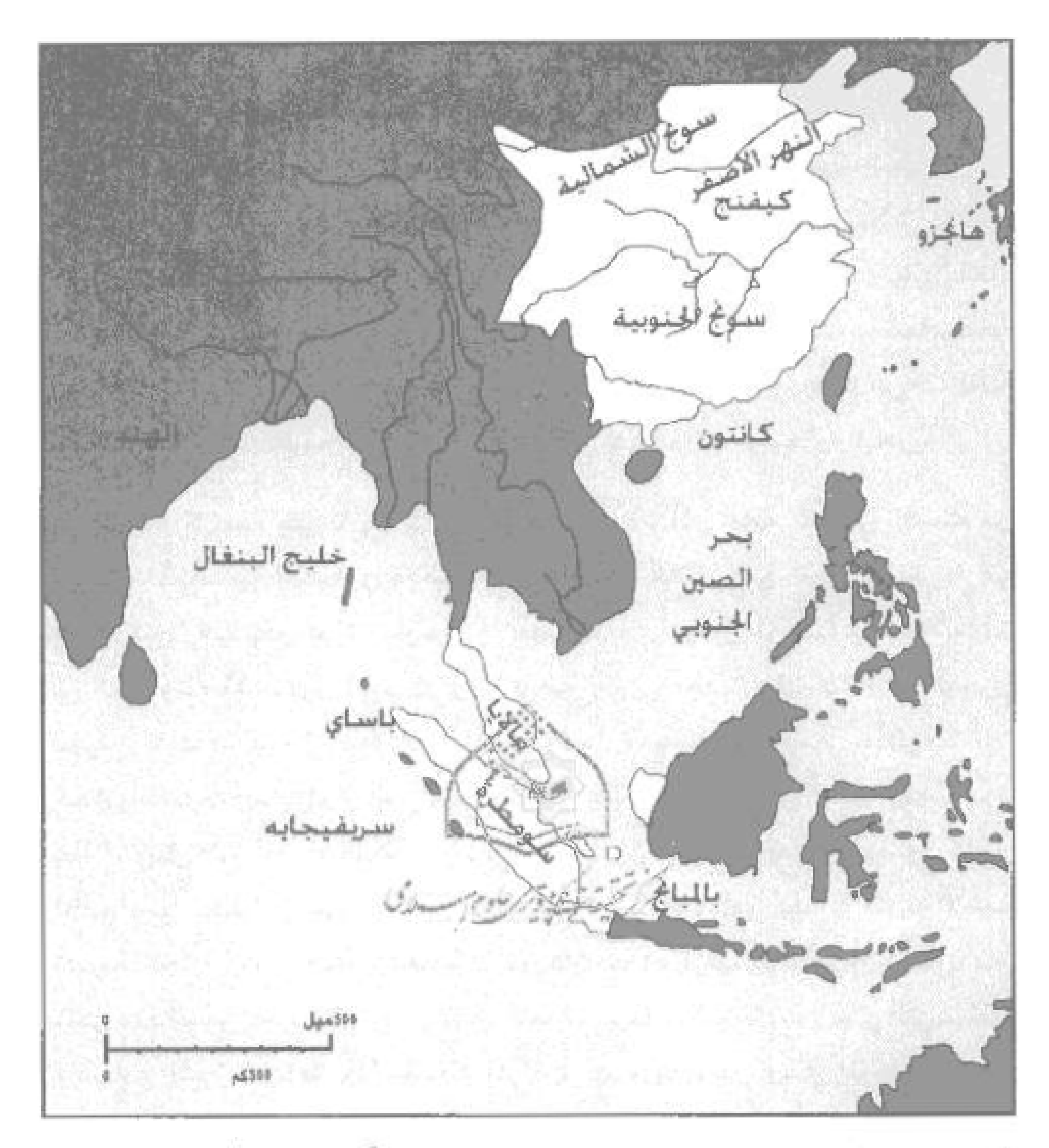
لقد اتّسم القرن الأخير من حكم التانج من 820 إلى 907م تقريبًا بحدوث مجموعة من المشكلات والكوارث ومنها حدوث تضخُم اقتصادي وحالة جفاف وانتشار وباء الطاعون وقيام حركة تمرُّد. وكان الإمبراطور وزونج (Wuzong)، والذي حكم خلال الفترة من 840 إلى 846م، قد ألقى باللوم بخصوص مشكلات الصين الاجتماعية على المعتقدات الأجنبية الدخيلة. لذلك فقد عمل على تشجيع الاضطهاد الديني ضد البوذيين بوجه خاص وضد المانيتشينزم (Manichaeanism) وهو معتقد خليط يجمع بين مبادئ المجوسية والبابلية في حين كان يدعم المعتقد الأصلي وهو الطائية (Daoism). ولم يؤد الاضطهاد الديني إلى حل المشكلات لكنه صعَّد من مشاكل الصين الاجتماعية. ومن أهم حركات التمرُّد التي قامت ضد مملكة التانج التمرُّد الذي قاده هوانج تشوا (Huang Chao) والذي ألقى باللّوم أيضًا على القوى الخارجية بخصوص مشاكل الصين الاجتماعية وبالتحديد الضربة الاقتصادية للنقود والتي حدثت بسبب السياسات الصينية المنفتحة.

ومن أجل السعي المباشر للوصول إلى السلطة قام هوانج تشوا عام 879م بنهب مدينة كانتون التي كانت قد أعيد بناؤها. وقد أدّى هذا العمل إلى مقتل العديد من الناس وطرد الأجانب من هناك بما في ذلك عدد من المسلمين. وللمرة الثانية أعيقت الحركة التجارية في مدينة كانتون بشكلٍ كبير. لكن عمليات الطرد والترحيل والعنف لم تحقق النتيجة المرجوة على الرغم من إقدام هوانج تشوا على مهاجمة العاصمة الداخلية. وسرعان ما فقد كل من نظامي تشاوانجان والتانج زمام السيطرة على الحكم [43]. ولم تعطّل الأحداث المؤسفة التي وقعت في العام 879م تجارة المسلمين بشكل دائم في الصين لكن الظروف لم تبق كما كانت عليه من قبل.

عندما تولّت مملكة السونج مقاليد السلطة في العام 960م (خريطة: 2.3) واتخذت مدينة كايفينج (Kaifeng) في الشمال عاصمةً لها، قام النظام بوضع سياسات من شأنها تشجيع التجارة في القطاعين الحكومي والخاص. ونظرًا لأن التجارة الخاصة كان قد تم تنظيمها رسميًا، فلم يكن من السهولة بمكان التفريق بين النوعين (الحكومي والخاص).

وظلّت السيطرة على الطرق البرية في الشمال الغربي مشكلةً قائمةً. واستمر تنقل السكان إلى الجنوب وكان ذلك جليًا في عهد التانج. وعلى عكس التانج فقد شرع السونج بإنشاء قوات بحرية، وقد حفزهم لذلك الحاجة إلى حماية السفن التجارية الناقلة من عمليات القرصنة والتي كانت قد ظهرت مع تطوُّر التجارة البحرية. وحدث تحسُّن ملموس للشحن (النقل) البحري خلال عهد حكم التانج لكن التطوُّر التكنولوجي الذي شهدته الملاحة البحرية الآن يُعدُّ قفزةً كبيرة تجاوزت المدى ولا مثيل لها. وقد تم إجراء تجارب ناجحة لعدد من معدَّات السفن مثل عوارض ومثبِّتات قعر السفن وموجِّهات حركة السفن وأقمشة الأشرعة وآليات الإبحار والتي تم تطويرها، وتم كذلك تكبير حجم الناقلات مع أكبر السفن الجديدة التي كان يطلق عليها اسم «الحيتان». وكانت الحكومة تدير أماكن تصنيع السفن إلا أنه كانت توجد أماكن تتبع القطاع الخاص. وبنهاية القرن الحادي عشر، سيطرت السفن الصينية على عمليات النقل البحري في منطقة شرق آسيا[44]. وقد استخدم المصطلح الشرق آسيوي «جونج» (Jong) ومعناه باللغة الإنجليزية (junk) سفينة شراعية للدلالة على سفن النقل الصينية[45]. ومن السياسات المحدَّدة التي طوَّرت قدرات النقل البحري الجديدة عملية جرف الموانئ والمراسي وتحسين قنوات وطرق المياة الداخلية وتحديد المهام وتشجيع البعثات التجارية الأجنبية وانشاء مفوضيَّات خاصة بالتجارة البحرية في موانئ مختلفة ابتداءً من عام 971م [46].

وتصادفت هذه التطورات مع تزايد الإنتاج الزراعي والصناعي والذي نتج عن التطور التكنولوجي آنذاك وبعض التغيرات التي طرأت على السياسات الاقتصادية. ولعل أهم مثال على ما سبق هو التحول إلى الاقتصاد النقدي والذي كان قد بدأ العمل به عام 731م. وفي عام 749م كانت الحكومة قد تحصَّلت على أقل من 4 % من عائداتها على شكل نقود، في حين أنه في عام 1065م وتحت حكم التانج بلغت حصتها أكثر من 50 % [47]. وكانت النقود متوافرة لاستثمارات ضخمة في مجال تحسين الإنتاج الفائض للتصدير. وقد شمل الفائض بعض المواد الزراعية والورق والحرير وبعض المنسوجات والأواني الخزفية والخزف الصيني وكذلك الحديد والصلب. وكانت الصين الشمالية قد صنَّعت الحديد الصلب منذ القرن الثامن، وبحلول القرن الحادي عشر كان الحديد يمثل أهمية كبيرةً للاقتصاد الصيني. ولا شك أن الصلب أكثر متانة وأقوى من الحديد لصناعة المعدَّات الزراعية والأسلحة ولذلك كانت الحاجة إليه متزايدة. وقد كان المنتج الضخم من الحديد الصلب كافيًا ليس فقط لتلبية احتياجات الاستخدام المحلي بل أيضًا للتصدير، حتى استفاد أعداء الصين من مثل هذه الصادرات.



(خريطة: 2.3: عهد مملكة السونج في شرق وجنوب شرق آسيا خريطة)

وفي حين أن عهد حكم مملكة السونج يُطلَق عليه فترة الثورة الاقتصادية أو حتى المعجزة الاقتصادية، إلّا أن كلَّ الأمور لم تسر على خير ما يرام. ففي الوقت الذي ازدادت فيه العائدات نجد أن النفقات قد ازدادت كذلك لمواجهة متطلبات المؤسسات البيروقراطية والجيش. وعلى الرغم من حالة الازدهار التي شهدتها هذه الفترة إلّا أن الفساد صاحب عمل الحكومة. إضافة إلى ذلك، فإن الأوراق النقدية كان قد بدأ التعامل بها بشكل رسمي في القرن الحادي عشر. وفي حين أن هذا النوع من العملات قد أوجد مرونةً في التعامل

المالي، إلا أنه كان يسبِّب غالبًا التضخم. وكانت أهم مشكلة واضحة في ذلك الوقت هي ظهور دول أجنبية في منطقة تدَّعي ملكيَّتَها حكومةُ السونج، وكان المغوليون الختان (Mongolian Khitan) هم أول من بدأ بالظهور حيث توسَّعوا نحو جنوب السور العظيم خلال القرن العاشر والحادي عشر، ثم تلاهم من سكنوا التونجوسك جورتشن (Tung-sic Jurchen) والذين كانوا قد سيطروا على أجزاء كبيرة من شمال الصين بحلول العام 1127م. وكان السونج مجبرين على الهروب نحو الغرب ليؤسِّسوا بعد ذلك عاصمة جديدة لهم في منطقة هانجزو (Hangzhou). ونظرًا لأنهم كانوا قد فقدوا بعضًا من مناطقهم الصناعية، فقد كان عليهم أن يعتمدوا بدرجة أكثر على الزراعة والتجارة البحرية[48].

كيف أثَّر كل هذا على تأريخ الملاحة الإسلامية؟ لقد أدَّى حجم الفائض الضخم من المنتجات المخصَّصة للتصدير بالإضافة إلى الاعتماد الكبير على التجارة البحرية إلى تنشيط التجارة في بحر الصين الجنوبي والمحيط الهندي. ووصل أثر وصدى هذه الأحداث إلى الهند ومنطقة الشرق الأوسط. ومن ناحية أخرى، نجد أن قدرات النقل البحري الصيني كانت قد شهدت نموًّا ملموسًا وكان البحارة الصينيون يقومون بحمل منتجات بلدهم بأنفسهم. وبدأ التجار الصينيون بتأسيس جمعيات دائمة على امتداد جنوب شرق آسيا[49]. وظل المسلمون الأجانب والصينيون المعتنقون للإسلام يعملون بوضوح كتجَّار ولعلَّهم كانوا يحصلون على حصص نسبية من البضائع. وتكمن صعوبة تقييم الأسهم النسبية للتجارة المتزايدة في أن معظم السفن كان يتم تصنيعها في الهند أو الصين. لكنَّ مالكي هذه السفن كانوا مختلفين ويصعب التعرف عليهم. واستطاعت السفن التي صُنعت في منطقة الشرق الأوسط، بما في ذلك المراكب الشراعية ذات الهياكل المرنة والمخيطة، أن تقوم برحلاتها من وإلى الصين، لكنَّ معظم تجَّار الشرق الأوسط فضَّلوا السفن الناقلة الكبيرة التي لها موانع للماء والتي صنعت وركِّبت باستخدام المسامير الحديدية.

إننا نعرف بوجود تاجر عربي مسلم نشط تجاريًا في الصين أوائل القرن الثاني عشر والذي كان يملك السفن الناقلة التي صنعت في الصين[50]. وفي الفترة ما بين 1159م وحتى 1161م وكذلك الأعوام 1174م و1189م، وُجدت حالات تمت فيها إعارة السفن المصنَّعة صينيًّا بالقوَّة للجيش البحري التابع لمملكة السونج، وكان مالكو تلك السفن من الصينيين ومن منطقة الشرق الأوسط[51]. وكانت الرحلات البحرية للسفن المصنعة في الصين تبحر من الصين متَّجهة إلى الهند ومن ثَمَّ إلى الخليج العربي وذلك خلال عهد السونج. إن طموحات العباسيين المفصح عنها رسميًّا فيما يخص التجارة في الصين كان يبدو أنها قد خفتت وتلاشت

نظرًا للانقسامات التي شهدتها دولتهم في الشرق الأوسط والضعف الذي كانت عليه بعد عام 900م. غير أن المسلمين الذين كانوا يزاولون تجارتهم من الصين استمروا في الظهور حتى القرن الثاني عشر، على الرغم من استحالة التعرف على أعدادهم.

الخلاصة والملاحظات

ان الظهور الأول للإسلام لا يمكن أن يُفسَّر بطريقة مقنعة من خلال ربطه بالتجارة، لكن اتجاهات التوسُّع الإسلامي لها علاقة بالفرص والطموحات التجارية. وخلال الفترة الزمنية التي تم تغطيتها في هذا الفصل، نجد أن معظم أنشطة المسلمين البحرية حدثت في البحر الأبيض المتوسط والنصف الغربي من المحيط الهندي. وكانت أنشطة الملاحة البحرية تحدد بدرجة أكبر عن طريق غزو المناطق وفتحها في إقليم السند وتأسيس مناطق الجيوب الإسلامية في الشرق الأوسط على امتداد الساحل الغربي للهند. وساعد الاحتكاك والتواصل التجاري مع التانج والسونج على توسيع أفق المسلمين إلى أبعد من ذلك.

وفي الوقت الذي كان يحتل فيه المسلمون أهميةً كبيرة فيما يتعلق بالتجارة الصينية عن طريق تركُّز عملهم في النقل البحري، فإن النصف الشرقي من المحيط الهندي كان بشكل عام لا يزال تحت سيطرة غير المسلمين. وكانت الأغلبية الساحقة في الساحل الشرقي للهند هي من الهندوس. وقد سيطرت مملكة الهندوس والبوذيين في سرفيجايا (Sirvijaya) على جنوب شرق آسيا وكان حظهم في التجارة البحرية مرتبطًا بالصين. وكانت سريليجايا قويةً في الفترة ما بين القرن السادس والثالث عشر. وعلى الرغم من تقويض تجارتها مع جنوب آسيا في القرن الحادي عشر عن طريق الأسطول التابع لنظام تشولا جنوب الهند، إلّا أن تجارتها مع الصين ظلَّت ذات أهمية حتى العام 1200م. وقد عاد بعض المسلمين الأجانب ممن سبق طردهم من منطقة الكانتون ليستوطنوا منطقة سرفيليجايا، لكن العدد الأكبر من المهاجرين المسلمين إلى جنوب شرق آسيا رجعوا فيما بعد من الهند. ولم يتم ربط النصف الشرقي للمحيط الهندي بشكل حاسم ضمن الإطار الإسلامي إلّا مع حلول القرن الثالث عشر وليس قبله.

هوامش الفصل الثاني:

(Endnotes)

1. William Montgomery Watt, Muhammad at Mecca (Oxford: Clarendon Press,1953).

2. Patricia Crone, Meccan Trade and the Rise of Islam (Princeton: Princeton University Press, 1987).

3. Ibid., pp. 46-50; 246.

4. Ibid., p. 241.

5. In contrast, see ibid., p. 243.

وترى كرون أن توسيع الدولة عن طريق الغزو لا يشير بالضرورة إلى وجود مصلحة أو قدرة على التحكم بالتجارة المتطورة في البلد الواقع تحت السيطرة. وكان الغزو مناسبًا في مناطق القبائل العربية من اجل الحفاظ على البقاء والوجود ومن أجل الحصول على الغنائم في حين أن التجارة لم تكن واردة في الحسبان. وفي حين أن القوى التوسُّعية يمكن أن تكون قد أغريت بالحصول على فرص تجارية في بلاد العرب. غير أن كرون ترى بأن على العرب المسلمين أن يتعلّموا أسلوب التجارة الراقية، وبذلك فلا يمكن أن نسألهم عن دوافعهم التوسُّعية مقابل الدول التوسُّعية.

6. Muhammad Shaban, Islamic History: A New Interpretation, vol. 1, A.D. 600-750 (A.H. 132) (Cambridge: Cambridge University Press, 1971), ch. 1.

7. E.g., Fred McGraw Dormer, The Early Islamic Conquests (Princeton: Princeton University Press, 1981), pp. 270-271.

8. Crone, Meccan Trade, pp. 133-138 and 243. Notes I 109

9. For an emphasis on the role of merchants in the rise and development of Islam, see Mahmood Ibrahim, Merchant Capital and Islam (Austin: University of Texas Press, 1990).

10. The Qur'an, 12:2,13:37,4i:44,42:7,16:103.

11. G. Strenziok, "Azd," The Encyclopedia of Islam, 2nd edn. (Leiden: E. J. Brill, i960-); P. Risso, Oman and Muscat: An Early Modern History (London: Croom Helm and New York: St. Martin's Press, 1986), pp. 118-119.

لقد جاء الرقيق من المناطق الداخلية، ومادامت الشريعة الإسلامية حرمت رق المسلمين، فكان من الممكن توقُّع نتائج عكسية لذلك. ولم يمنع ذلك من تطبيق ظاهرة الرق في مناطق السواحل حيث كان يتم بيع الرقيق.

12. Derryl MacLean, Religion and Society in Arab Sind (Leiden: E. J. Brill, 1989),e.g., pp. 154 ff. From the ninth century, there was some Hindu conversion as well.

13. R. Brunschvig, " 'Abd," The Encyclopedia of Islam, 2nd edn. (Leiden: E. J. Brill, i960-).

14.

وقد توقَّع رالف أوستين أن يقدِّر عدد العبيد الذين تم تصديرهم إلى العالم الإسلامي بحوالي 8 مليون(بحسب المراسلات الشخصية) وهذا التوقع أقل مما ظهر في كتابه:

African EconomicHistory (London: James Currey and Portsmouth, NH: Heinemann, 1987), p. 275, table A2. See also his article, "The 19th Century Islamic Slave Trade from East Africa (Swahili and Red Sea Coasts): ATentative Census," in William Gervase Clarence-Smith, ed., The Economics of the Indian Ocean Slave Trade in the Nineteenth Century (London: Frank Cass, 1989).

15. On military slaves see: Patricia Crone, Slaves on Horses: The Evolution of the Islamic Polity (Cambridge: Cambridge University Press, 1980); Daniel Pipes, Slave Soldiers and Islam (New Haven: Yale University Press, 1981). On slave soldiers thirteenth through seventeenth centuries, see: David Ayalon, The Mamluk Military Society (London, 1979); I. Metin Kunt, The Sultan's Servants: The Transformation of Ottoman Provincial Government, 1550-1650 (New York: Columbia University Press, 1983). For an overview, see Bernard Lewis, Race and Slavery in the Middle East: An Historical Inquiry(Oxford: Oxford Uni-

versity Press, 1992). For the late Ottoman context: Ehud R. Toledano, The Ottoman Slave Trade and Its Suppression: 1840-1890 (Princeton: Princeton University Press, 1982).

16. David Brion Davis, Slavery and Human Progress (New York: Oxford University Press, 1984), e.g., ch. 3.

17. This Shi'i use of the word imam should not be confused with its more generic use to designate the prayer leader of a mosque.

18. The eponyms are: Malik ibn Anas of Medina, Abu Hanifa of Kufa, Ahmad ibn Hanbal of Baghdad, Muhammad al-Shafi'i of Medina and Cairo.

19. On the functioning of schools of law, see, for example, George Makdisi, "The Sunni Revival," in D. S. Richards, ed., Islamic Civilisation, 950-1150 (Oxford: Bruno Cassirer Ltd., 1973)- 20 Other examples are 17:66 and 45:12. Sailing the sea for profit is not always interpreted literally as maritime trade but sometimes as a metaphor for spiritual growth.

21. Other examples are 83:1-4 and 2:282-283. These verses can be understood to refer not only to the obvious market transaction but also to general human behavior.

22. Claude Cahen et al., "Hisba," The Encyclopedia of Islam, 2nd edn. (Leiden: E. J. Brill, i960-).

23. W. Heffening, "Sarf," First Encyclopedia of Islam, 1913-1936 (Leiden: E. J.Brill, 1987). Also, Maxime Rodinson, Islam and Capitalism, trans, by Brian Pearce (Austin: University of Texas Press, 1978), pp. 35-37-

24. Muhammad Ali, A Manual ofHadith (Brooklyn, NY: Olive Branch Press, p. 294. For other examples, see M. N. Pearson, "Merchants and States," in James D. Tracy, ed., The Political Economy of Merchant Empires (Cambridge: Cambridge University Press, 1991), p. 62.

25. S. D. Goitein, "The Rise of the Near-Eastern Bourgeoisie in Early Islamic Times," Cahiers d'Histoire Mondiale, vol. 3 (1957), pp. 584, 586, 594-595- Cf. Ibrahim, Merchant Capital and Islam, p. 182:

ضمنت دولة الأمويين السيطرة على التجّار ورؤوس أموالهم كما فعل أسلافهم بنو أمية في مكة. ... وقد تغيّر وضع التجّار هذا بشكل كبير: ليس لأنهم سيطروا على الدولة فحسب، بل لأنهم أصبحوا مسيطرين على مواردها.

26 . For example, see R. B. Serjeant, "Maritime Customary Law off the Arabian Coasts," in Michel Mollat ed., Sociite's et compagnies de commerce en Orient et dans l'Ocian Indien (Paris: SEVPEN, 1970).

27.

لم يجد المترجم أي أصل أو معنى عربيًا لكلمة "كومندا" (المترجم)

28. On partnerships, commenda, and types of credit, see Abraham Udovitch,Partnership and Profit in Medieval Islam (Princeton: Princeton University Press,1970), esp. ch. 6, for possible Arab origins of commenda and Arabic terminology.

29. A much-quoted source for this type of law is Abu Yusuf, a legal expert who studied with the famous jurist Abu Hanifa (for whom the Hanafi school of law is named); Abu Yusuf died in Baghdad in 798. For a translation and commentary on Abu Yusuf s book on Islamic taxes, see A. Ben Shemesh, Taxation in Islam, vol. 3, Abu Yusuf s 'Kitab al-Kharaj' (Leiden: E. J. Brill, 1969). The reference here is to p. 140. A jurist of the early tenth century who follows Abu Yusuf closely but not exactly is Qudama b. Ja'far: see ibid., vol. 2, pp. 56-57.

30. Andrew S. Ehrenkreutz, "Bahriyya," The Encyclopedia of Islam, 2nd edn., Supplement (Leiden: E. J. Brill, 1980).

31. M. Canard, "Fatimids," The Encyclopedia of Islam, 2nd edn. (Leiden: E. J. Brill, i960-).

32. Bernard Lewis, "The Fatimids and the Route to India in the Xth and XIth Century," Revue de la Faculte des Sciences Economiques de TUniversite d'Istanbul vol. 11 (1949-50).

33. On Mahmud of Ghazna, see C. E. Bosworth, The Ghaznavids (Edinburgh: Edinburgh University Press, 1963). (p.78).

لقد كان من الممكن التخفيف من حدة الطريقة الخشنة التي انتهجها محمود في التعريف بالإسلام في شمال الهند من خلال الرجوع إلى بعض كتابات المسلمين المعاصرين مثل المسعودي والذي يرى بأن الفلسفة والعلوم لها أصول هندية. والثاني هو البيروني في القرن ١١ م.

1975), pp. 103-106. The second is a somewhat sympathetic description of Hindus Notes I 111, Edward C. Sachau, ed. by Ainslie T. Embree (New York: W. W. Norton and Company, 1971).

34. Bosworth, The Ghaznavids, pp. 52-53.

35. He sees this coincidence as the beginning of an Asian life-cycle that ends with the onset of British territorial control in India. K. N. Chaudhuri, Asia Before Europe: Economy and Civilisation of the Indian Ocean from the Rise of Islam to 1750 (Cambridge: Cambridge University Press, 1990), p. 98; also his Trade and Civilisation in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750 (Cambridge: Carnbridge University Press, 1985), p. 34.

36. G. F. Hudson, "The Medieval Trade of China," in D. S. Richards, ed., Islam and the Trade of Asia (Oxford: Bruno Cassirer, 1970), p. 161. On place-of-origin for vessels, see Jung-pang Lo, "Chinese Shipping and East-West Trade from the Tenth to the Fourteenth Century," in Michel Mollat, ed., Socie'tte et compagnies de commerce en Orlent et dans VOcian Indien (Paris: SEVPEN, 1970), pp. 174-176; also Edward Schafer, The Golden Peaches of Samarkand (Berkeley: University of California Press, 1963), pp. 12-13.

37. Schafer, Golden Peaches, p. 21.

38. Peter B. Golden, "The Karakhanids and Early Islam," in Denis Sinor, ed., The Cambridge History of Early Inner Asia (Cambridge: Cambridge University Press, 1990), p. 344. The Muslims reportedly learned how to make paper from Chinese captives taken in this battle.

39. For a compilation of several Arabic references, see Jean Sauvaget, ed. and trans., Ahbaras-Sin wa l-Hind [Akhbar al-Sin wa al-Hind]: Relation de la Chine etdel'Inde (Paris, 1948), Sauvaget's introduction, pp. xxxviii-xxxix.

40. Schafer, Golden Peaches, p. 24.

41. Ibid., pp. 28-32.

كان الخزف والسيراميك ذوي أهمية كبيرة بين صادرات الصين بسبب تواجد الحرير في سوريا منذ القرن السادس عشر وبعده في فارس. ولأنه كان خفيف الوزن. فقد كان نقله يتم عبر القوافل البرية. في حين أن الخزف الثقيل كان ينقل عبر البحر.

Hudson,"The Medieval Trade of China," in Richards, ed., Islam and the Trade of Asia, p.160. See also Shiba Yoshinobu, "Song Foreign Trade: Its Scope and Organization," in Morris Rossabi, ed., China Among Equals (Berkeley: University of California Press, 1983), p. 94.

42. George Hourani, Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Medieval Times (Princeton: Princeton University Press, 1951), p. 63. Schafer, Golden Peaches, pp. 9 and 16.

لقد رأى البعض أن المسلمين في كانتون كانوا عبارة عن قوات من المرتزقة لكن سكبفار يعتقد أنهم كانوا تجارًا تحت قيادة أحد القراصنة الصينيين. فينج جو فانج والذي كان معاديًا للحكومة. وكانت مصادر الصينيين تطلق اسم "داشي" على العرب. وتطلق اسم "بوسج" على الفارسيين. وبعد القرن 18م أصبح اسم "داشي" خاصًا بالمسلمين وذلك لأن المعتنقين للإسلام تسموا بأسماء عربية.

See Hudson, "The Medieval Trade of China," in Richards, ed., Islam and the Trade of Asia, p. 162; also, Hourani, Arab Seafaring, pp. 62-63 and 65.

43. Schafer, Golden Peaches, pp. 10 and 16; Hourani, Arab Seafaring, p. 77.

44. Lo, "Chinese Shipping," in Mollat, ed., Societis and compagnies, p. 169.

45. Pierre-Yves Manguin, "The Vanishing Jong: Insular Southeast Asian Fleets in Trade and War (Fifteenth to Seventeenth Centuries)," in Anthony Reid, ed., Southeast Asia in the Early Modern Era: Trade, Power and Belief (Ithaca, NY: Cornell University Press, 1993), p. 204.

46. Jung-pang Lo, "Maritime Commerce and Its Relationship to the Sung Navy," Journal of the Economic and Social History of the Orient, vol. 12 (1969), pp. 64-65; 70-72.

47. Ibid., p. 61.

48. Ibid., pp. 62-64.

49. Hudson, "The Medieval Trade of China," in Richards, ed., Islam and the Trade of Asia, p. 164.

50. His Chinese name was Pu Luoxin. See Lo, "Maritime Commerce," Journal of the Economic and Social History of the Orient, p. 68, and also his "Chinese Shipping," in Mollat, ed., Societes and compagnies, p. 169.

51. Ibid.

الفصل الثالث

تجار الإيمان في العهد الوسيط

(1050م- 1500م تقريبًا)

إن تاريخ الملاحة البحرية الخاص بالمسلمين خلال القرن الحادي عشر وحتى الخامس عشر مهم جدًا، لكنه يبدو من الوهلة الأولى وكأنه يتحدّى التاريخ السياسي المرتبط بشكل كبير باليابسة. وتوضّح الخرائط والرسومات للإمبراطوريات عبر التاريخ - والتي يتضمّنها هذا الفصل - أمرين هما: قلة الاهتمام بشؤون الملاحة البحرية والترابط المهم بين البحر واليابسة. فقد ظهر توسُّع المسلمين في تجارتهم البحرية ومجتمعهم في آسيا ونتج من خلال عدد من الطرق التي ستبُيّن في هذا الفصل ومنها: 1(أن التجار المسلمين الأجانب حصلوا على امتيازات في موانئ الصين تحت حكم العهد الأول لمملكة ياون)2، (Yuan) تغيير التجّار المستقلين لمواقعهم، حيث ابتعدوا مسافات بعيدة عن مراكز النفوذ الإسلامية وأسّسوا شبكاتهم التجارية فيما بينهم.، وأخيرًا فإن مدن الموانئ التي كانت تقع تحت سيطرة المسلمين قد وضعت سياسات كان الهدف منها تشجيع التجارة الإقليمية والسيطرة عليها.

التوسُّع في آسيا الوسطى

إن من أهم الأحداث في هذا العهد والتي كان لها الأثر الكبير في العالم الإسلامي هي إعادة تنظيم المؤسسات السياسية والتي قام بها الأتراك والمغول من آسيا الوسطى أو من داخل آسيا. ولأسباب جغرافية واضحة، لم يجلب الآسيويين معهم أي موروث له علاقة بالشؤون البحرية. وكانت بعض المجموعات القبلية قد تعلّمت الطرق الفاعلة لتنظيم

الجيش وتكنولوجيا السلاح من الدول أو القوى الإمبريالية القريبة منها، وما يجدر ذكره هنا هو أن المغول كانوا هم الذين تعلّموا من الصينيين كيفية استخدام المتفجرات، على الرغم من أن مهارتي الرمي والفروسية كانتا المرجحتين لأي نصر في الحروب. وقد تميَّز نمط الحكم في آسيا الوسطى بإعطاء الأولوية والأهمية للمهارات العسكرية والحنكة في الجيش بدلاً من المهارات الإدارية، وهو ما أدى إلى حصر الامتيازات والتسهيلات ومراكز النفوذ على مؤسسات الجيش بدرجة كبيرة. فعلى سبيل المثال نجد أن إحدى الامتيازات التي كانت تمنح لضباط الجيش في منطقة الشرق الأوسط هي توزيع مساحات شاسعة من الأرض ومنحها لهم وإعطاؤهم الحق (نظام الإقطاع) في استلام عائدات الأرض، وهو نوع من تسوية لضريبة قديمة في المجال الزراعي. وكان من المفترض أن تكون هذه المنح مؤقتة وقابلة للإلغاء لكنها أصبحت بعد ذلك ورثًا وملكا فعليًّا لهم، ويبيِّن هذا طبيعة الثراء والنفوذ المرتبط بالإقطاع1.

وقد ذهبت النخبة القبلية في آسيا الوسطى إلى ما هو أبعد من نظام استخدام الرقيق في الجيش والذي تبنّاه العباسيون في القرن التاسع، حيث سعت إلى زيادة نفوذها المباشر بدلاً من التسويات أو البقاء خلف الكواليس (النفوذ غير المباشر).

ومن أوائل الدول (الدويلات) التي اعتمدت على الجيش في الشرق الأوسط كانت دولة السلاجقة من المهاجرين والفاتحين الذين قاموا في عام 1050م باستبدال قادة الجيش من آل بويه (البويهيون) باسم الخليفة العباسي. وكان البويهيون هم من تبنوا نظام الإقطاع الخاص بالجيش وقام بنشره السلاجقة بشكل كبير. ففي بداية الأمر استطاع السلاجقة المحافظة على قوتهم وسيادتهم الموحَّدة في كثير من مناطق الشرق الأوسط. باستثناء الفاطميين في مصر الذين تمسكوا بحقهم في الحكم. وقد أدى هذا الحكم العسكري الشامل إلى إيقاف عملية الانقسام السياسي التي كانت قد بدأت في القرن التاسع. كما أدى التنافس في إطار السلطة الحاكمة إلى ظهور دويلات وإمارات قبلية منفصلة للسلاجقة في آسيا الصغرى على حساب البيزنطيين وكذا في سوريا الكبرى. وكانت إيران هي الوحيدة التي بقيت متماسكة سياسيًا تحت السيطرة السلجوقية الرئيسة. واستخدم الحكّام في هذه الفترة لقب «السلطان» والذي يعني المالك أو الحائز على السلطة. واستمر الخلفاء العباسيون في بغداد في تمثيل سلطة المسلمين لكن سلاطين السلاجقة كانوا مسؤولين عن اتخاذ القرارات السياسية والعسكرية. وخلافًا لمن سبقهم من الشيعة الاثني عشرية أو الإسماعيلية الفاطمية في مصر التي عاصرتهم، فقد انضمت النخبة السلجوقية إلى

العباسيين في مناصرة ودعم المذهب السني الغالب في سياق الثقافة العربية الفارسية.

وقد أصبحت الموارد والعائدات التي كانت تأتي حينئذ من الأراضي التي فُتحت ومن طرق القوافل التجارية هي أصول وممتلكات السلاجقة والأنظمة العسكرية الجديدة الأخرى. وفي المقابل، فقد دعم الفاتحون بعض المكونات والعناصر المفيدة والمهمة الموجودة في ثقافة البلدان التي فتحوها مثل الأمور المتعلقة بالقانون والتاريخ. وكان يطلق على نوع الحكومة التي نشأت قبليًا في آسيا الوسطى « دولة رعاية (حماية) الجيش أو دولة الرعاية العسكرية»، وذلك لأن السلطة والثروة كان يتم توجيههما من قبل الجيش2. وكان الحصول على الشرعية يتم بشكل رئيسي من خلال النصر العسكري مع وجود تظاهر ديني زائف ومحدود بالرفض لهذه الطريقة. ومن وجهة نظر السكان المحليين، فقد كان التأثير السلبي الذي لحق إعادة التنظيم السياسي المفروض من الخارج يحظى باهتمام قليل من قبل الحُكومة. وقد تُرك المجال لرعايا هذه المناطق بالرجوع إلى كياناتهم وجماعاتهم المحلية مثل الطوائف والجماعات الصوفية التي يحصلون من خلالها على نوع من التنظيم والتكاتف الاجتماعي. كما أن الأنظمة العسكرية آنذاك منعت وحظرت إمكانية الوصول إلى السلطة. وكان من بين من شعروا بإقصائهم عن لعب أدوار سياسية هم التجار والذين كانوا قد شهدوا نموًّا وازدهارًا منذ بدء ظهور الإسلام[3]. وفي ضوء وظل مثل هذه الظروف، يمكن أن نفهم بسهولة استقلالية الفعل واتخاذ القرار والتي تميَّز بها عدد كبير من التجَّار المسلمين خلال العهد الوسيط.

اهتمام القوى الواقعة على اليابسة بالملاحة البحرية

المغول

إن ما حققه المغول (المنغول) من إنجاز عظيم تمثَّل في تأسيس دول حماية عسكرية مثالية في القرن الثالث عشر (خريطة: 1ـ3) قد أذهل خيال المؤرخين وتجاوز حياة المغوليين أنفسهم. وعلى الرغم من افتقار هؤلاء البدو البسطاء لثقافة مدنية متحضرة، فقد كانوا يتبعون الديانة الشامانية وكان لهم نظام قضائي مكتوب يسمى «الياسا» (Yasa). وكان احتكاكهم واطّلاعهم على المسيحية النسطورية والبوذية وكذا الإسلام أمرًا عاديًا، كما أن تواصلهم التجاري مع مدن آسيا الوسطى قد وسَّع آفاقهم. لقد قامت جيوش القائد جنكيز خان وخلفائه من بعده بغزو وفتح آسيا الوسطى والصين وروسيا الجنوبية وبعض أجزاء أوروبا ومنطقة الثقافة الفارسية في الشرق الأوسط، حيث نجد أن فروعًا مختلفة

من الأسرة الحاكمة قد كانت لها السيطرة في فترات مختلفة. من ناحية أخرى، كانت الصين الشمالية قد سقطت بأيدي الجورتشن(Jurchen) في القرن الثاني عشر بعد أن كانت تحت سيطرة السونج ثم سقطت بعد ذلك بأيدي المغوليين في عام 1230م تقريبًا. ثم أصبحت مدينة بكين (Beijing) بعد ذلك مركزًا لإدارة المغول بحلول 1264م.

وقام الموالون لمملكة السونج بإعداد وترتيب مقاومة شديدة من جهة الجنوب تركّزت في العاصمة الساحلية لمنطقة هانجوزو (Hangzhou). وثمة قصة توضّح الكيفية التي تمّت من خلالها عملية تقويض وإحباط مقاومة السونج. فقد كان المُنشق المدعو "بو شوجنج" (Pu Shougeng) هو المسلم المراقب على التجارة البحرية في المنطقة الساحلية كوانزو(Quanzhou) أحد موانئ السونج الثانوية. وقد قام هذا المنشق بإعادة توجية الشحن البحري تحت إشرافه، وكانت عائدات الميناء يتم تسليمها لسيده الجديد خوبيلاي خان (Khubilai Khan) حفيد جنكيز خان (Chinggis Khan). وقد ظهر أن هذه التحركات قد كان لها أثر كبير في خلق توازن للقوى[4].

وبحلول العام 1279م، قام المغول بدمج الصين الجنوبية واضعين نهايةً لمملكة السونج والاستيلاء على ميناء هانجزو(Hangzhou) معًا والذي كانت تقطن فيه جالية مسلمة كبيرة من التجّار. وفي خضم تدعيم وتثبيت فتوحاتهم لتلك المناطق، وسّع المغول القوات البحرية التابعة لإمبراطورية السونج والتي كانوا قد استولوا عليها من قبل. وحاولوا القيام بغزو بحري لليابان، لكنَّ محاولاتهم أحبطت عن طريق قوات الدفاع اليابانية وعواصف الرياح المقدسة (Kamikaza).

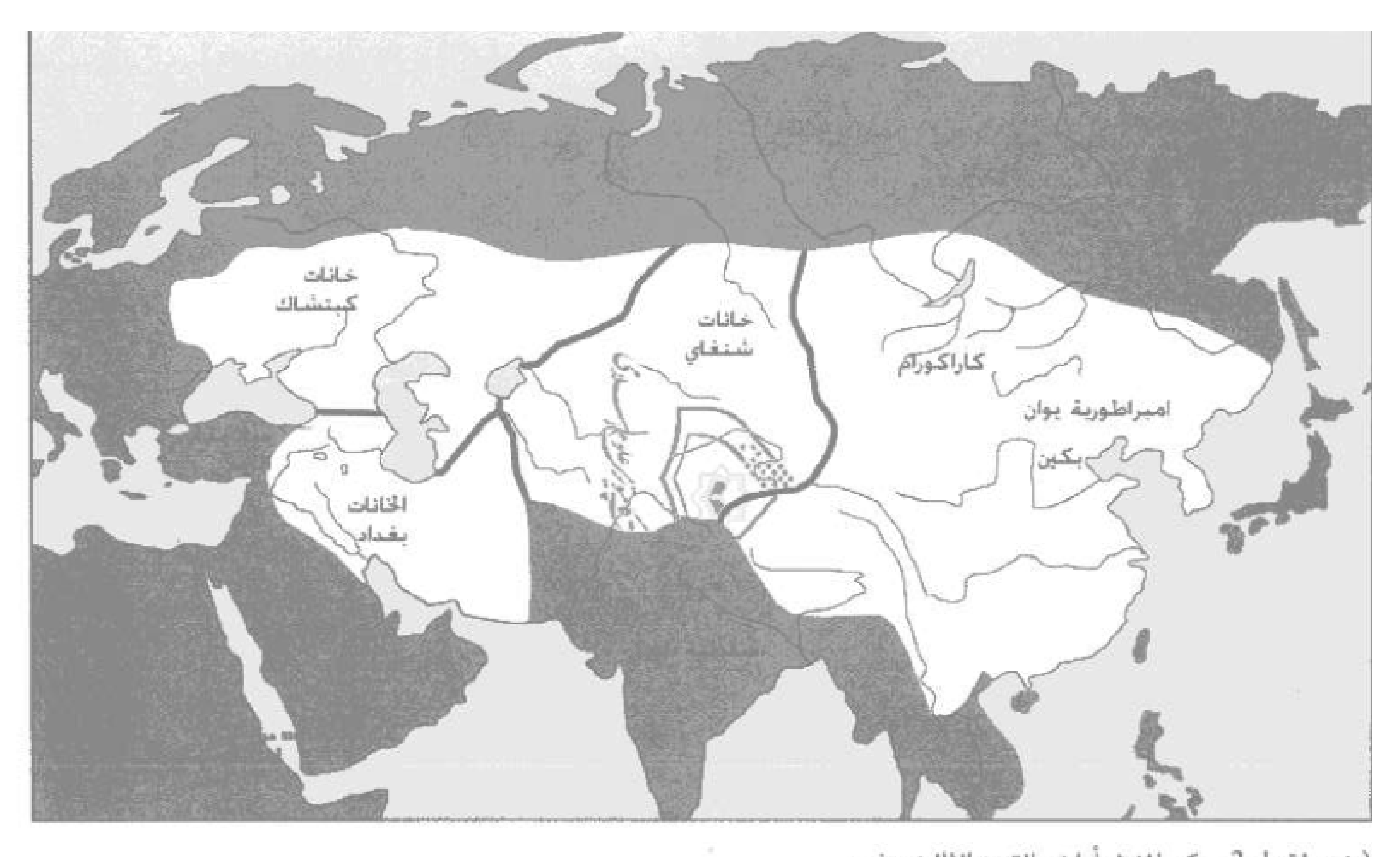
وكانت ثمة غزوة بحرية لجزيرة جاوة الإندونيسية (Java) بمساعدة تقنية بارعة قد زادت من شتات الصينيين في جنوب شرق آسيا، لكنها فشلت في تحقيق التفوق السياسي[5]. ولم تكن هذه الجهود البحرية حاسمة، حيث بقي النظام كما هو على اليابسة بعيدًا عن السيطرة على المناطق الساحلية.

لقد اتخذ المغول لأنفسهم اسم مملكة صينية يطلق عليها « ياون (Yaun)، وأجبرتهم الضرورة الإدارية على الاستمرار في اتباع المؤسسات الصينية مثل اختبارات الخدمة المدنية ونظام الضرائب، لكنهم حافظوا على بعض الخصوصيات والفروقات الثقافية والقانونية بينهم وبين الصينيين. فعلى سبيل المثال، نجدهم قد فضّلوا اتّباع نهج معتقد التبتية على البوذية وحرّموا الزواج المشترك فيما بينهم. وعلى الرغم من احتياجهم

للصينيين الكونفوشيين من ذوي الخبرة في الشؤون البيروقراطية، فإن أوائل الياون (Yaun) لم يرغبوا أن يبقوا معتمدين بشكل واضح عليهم، لذلك فقد ضمُّوا عددًا كبيرًا من المسلمين إلى نظامهم الإداري وكان بعض هؤلاء المسلمين من الأجانب. وكان عملهم هو القيام بتحصيل الضرائب وإقراض الأموال. وفي ظل قدراتهم وسلطاتهم هذه، ذاع صيتهم واشتهروا بالظلم مما جعلهم يواجهون عداءات وخصومات كان يمكن أن تُوجَّه ضد الياون[6] Yaun. وفي الموانئ الجنوبية، قاموا بمزاولة بعض الأعمال وبأعداد غير متكافئة، فعملوا كمفوضين للتجارة ومدراء لعمليات النقل البحري[7]. وقد استفاد غالبية مجتمع المسلمين في الصين من هذا الوضع، ولاسيما في مجال الفرص التجارية. وقد أفاد ماركو بولو(Marco Polo)، والذي عاش وعمل لصالح الياون خوبيلاي خان (Khubilai Khan) في الفترة من 1275م و1292م، بأن مشاركة المسلمين في التجارة كانت مهمة للغاية[8]. فقد احتاج الياون المسلمين لكنهم كانوا حذرين وقلقين من نفوذهم وما يمكن أن يترتب على ذلك من ردود فعل سلبية بين صفوف

الرعايا والسكان الكونفوشيين البوذيين الذين كانوا مستائين من حصول المسلمين على امتيازات ومكانة مرموقة. وبناءً على ذلك، فقد تأرجحت سياسة الياون تجاه المسلمين وعادةً ما كانت تفرض عليهم بعض القيود فيما يخص بعض الشعائر والممارسات الإسلامية[9]. وحدث لاحقًا في عهد الياون أن بدأ المغول بتبني الهوية الصينية وبالتالي اتجهوا إلى الاعتماد على الموظفين الكونفوشيين المؤهَّلين والحد من الاعتماد على المسلمين[10].

لقد كان للياون نفوذ جليّ غير مباشر في نطاق العالم الإسلامي الواسع في آسيا. وكان عهد الحروب والغزو نفسه قد شكَّل خطرًا على طرق القوافل التجارية البرية بشكل مؤقت، مما تسبَّب في تحول بعض الأنشطة التجارية إلى طرق الملاحة البحرية. ووصلت تداعيات هذه الأزمة وما تتطلبه من تعويضات إلى مناطق بعيدة جدًّا مثل البحر الأحمر والقاهرة. فعندما كانوا في سدة الحكم، قبل الياون وسهَّلوا التجارة من مناطق بعيدة واعتمدوا بشكل كبير على الضباط المسلمين والتجَّار معًا عبر طرق التجارة البرية وعبر موانئهم في الجنوب. وشجَّع هذا الوضع تجارة المسلمين تمامًا مثلما أدى التواصل التجاري بين التانج والعباسيين إلى تشجيع التجارة بينهم في القرن التاسع وكذلك مثلما فعلته صادرات السونج من تحفيز للتجارة أواخر القرن العاشر وحتى الثاني عشر. وعلى الرغم من استمرار الحرب الدائرة بين فروع الأسرة المغولية الحاكمة والتي شكَّلت خطرًا على طرق القوافل بشكل دوري، إلاَّ أن طرق التجارة البرية قد زادت بشكل عام وزاد التواصل التجاري نتيجة لذلك.



(خريطة: 3.1: حكم المغول أواخر القرن الثالث عشر.

أما في غرب آسيا، فقد هزم أحد فروع الأسرة المغولية (المعروفين بـ نواب الحكام-Il khans) السلاجقة وقهرهم بشكل كبير حتى تمّ صدُّهم عام 1260م في سوريا، حيث خلفوا عددًا كبيرًا من القتلى وأحدثوا دمارًا هائلًا حتى أنهم عملوا على تغيير وتبديل التركيبة السكانية للمنطقة. أما آخر خليفة عباسي فقد أُعدم في بغداد عام 1258م وأصبحت الخلافة بعد ذلك دمية يُلعب بها بعيدًا عن المغول في مصر. وعندما بدأ نواب الحكام المغوليين Il-khans في الاستعداد لتولي مقاليد الحكم بشكل مباشر في إيران، أوضحوا رغبتهم في أن يحكموا مناطق على اليابسة فاختاروا عاصمتين داخليتين لهم وبعيدتين عن الساحل، وهما تبريز وقزوين. ولم يتمكّنوا على الإطلاق من توسيع نفوذهم ولو حتى إلى البحر الأبيض المتوسط كما أظهروا رغبتهم نسبيًّا في السيطرة على الخليج العربي.

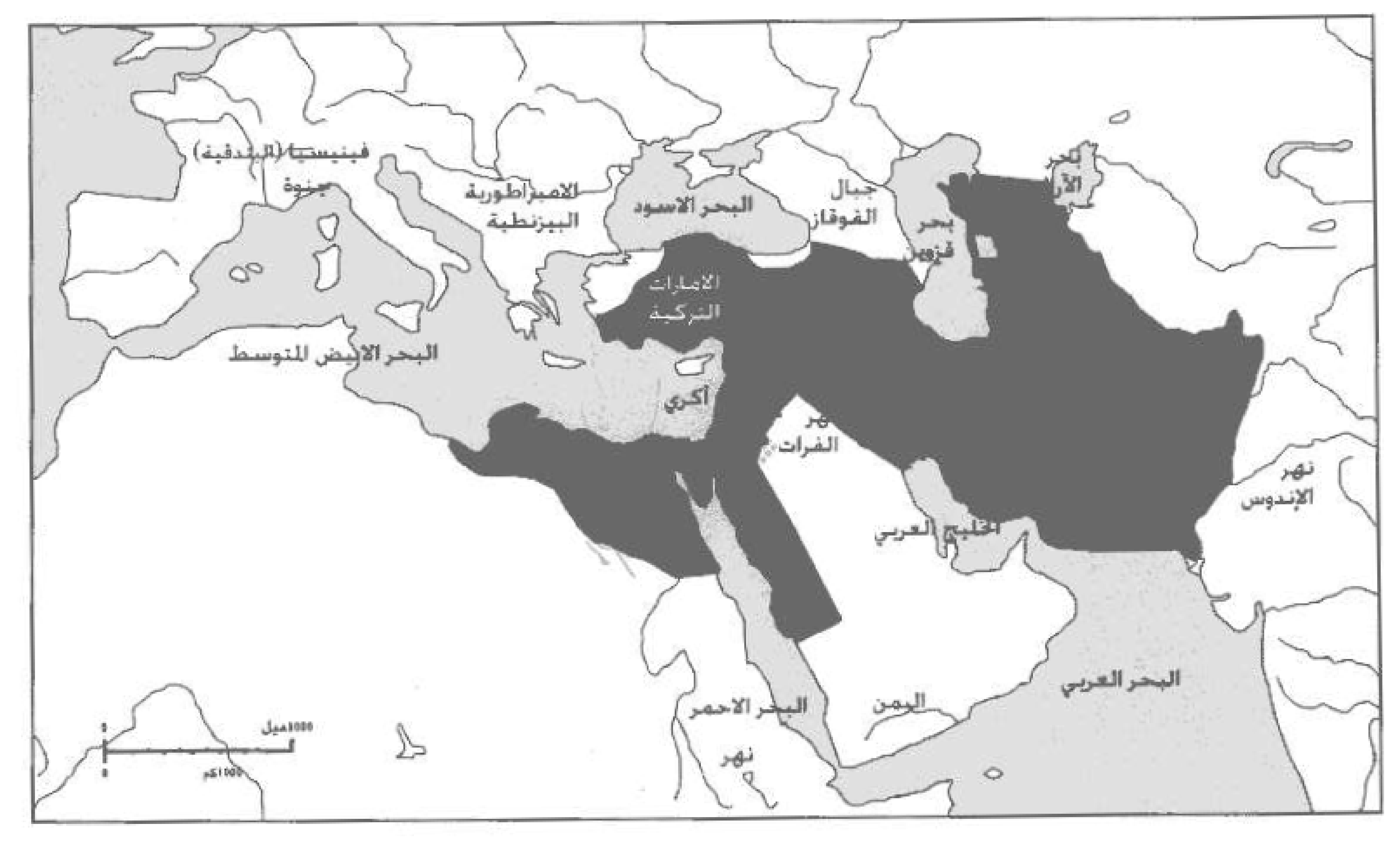
وقد وجد نواب الحكام المغوليين، كما وجد الياون من قبلهم في الصين، مستوى عاليًا من التحضر والتمدن يفوق ما هم عليه. ولم يكن التواصل مع المسلمين جديدًا بل إنه حتى قبل عهد جنكيز خان، كانت بعض قبائل المغول المتحالفة كونفيدراليًّا قد أسست علاقات تواصل مع التجّار المسلمين في آسيا الوسطى والذين كانوا يزودونهم بما يحتاجون من الحبوب والخيول. وأثناء زيارته لعاصمة المغوليين كاراكورم Karakorum عام 1254م وأثناء استمرار عملية التوسع، وجَد أحد الأوروبيين حيًّا أو منطقةً بكاملها من المسلمين[11]. وفي إيران، وجد المغوليون أنفسهم يعيشون ضمن مجتمع إسلامي. وقد اختار نواب الحكام المغوليين أن يعتنقوا دين رعاياهم وأن يشجّعوا الثقافة الإسلامية السامية وهم بذلك قد فعلوا عكس ما فعله الياونYaun والذين ظلوا متحفظين ومنعزلين بشكل أو بآخر عن الثقافة الصينية.

لم يحكم المغول آسيا لفترة طويلة، حيث ظهر أن واقع التحضُّر السائد آنذاك قد أضعف حماسهم. وكانوا غير قادرين كذلك على التعامل بكفاءة فيما يخص التنافس الداخلي على السلطة، وقد فقد أتباع وخلفاء جنكيز خان الذين يقطنون ببكين نفوذَهم خارج نطاق الصين. وفي العام 1340م تقريبًا، عانى نواب الحكام المغوليين في إيران من فشل سياسي داخلي. وفي الوقت نفسه تقريبًا، وفي مدة لا تتجاوز العقد الواحد. تعرُّض سكان إيران لما سمي بالموت الأسود أو الطاعون والذي قضى عليهم، وهو وباء يمكن أن يكون قد نقله إليهم المغول[12]. وكان نواب المغول قادرين فقط على توريث خلفائهم مكانتَهم وهيبتَهم العسكرية والتي كانت لا تزال راسخة. ويُعدُّ الحاكم تيمور Temiir the Lame هو أفضل أتباع المغول حيث أسس في آسيا الوسطى وإيران إمبراطورية عسكرية ضخمة، لكنها سرعان ما

اضمحلت وقد فعل ذلك تقليدًا للمغول الأوائل. وقد شهدت فترة حكم تيمور حالة من القتل والنهب. وحكَمَ خلالها بقوة وعقلية المستعمر بدلًا من إيجاد مؤسسات تساعده على إدارة شؤون الناس، كما حاول نواب حكام المغول فعْلَ ذلك من قبل[13]. وقد انهار حكمه، والذي استمر أقل من خمسين سنة، بعد وفاته عام 1405م. ولعل الحاكم تيمور كان أفضل من غيره فيما يخص إظهار وإبراز الدولة العسكرية بكل ما تحمله الكلمة من معنى. وفي الأثناء نفسها، هُزم الياون المغول على أيدي المنج Ming الصينيين عام 1368م بعد انكماش وتلاشي حكم نواب المغول بثلاثة عقود من الزمن. ولم يستمر لفترة أطول سوى الروس المغول والذين يطلق عليهم "القبيلة الذهبية" .The Golden Hordeومن أهم نتائج انهيار حكم المغول أن طرق التجارة عبر آسيا كانت قد فقدت نسبيًا للمرة الثانية الأمن والحماية. وأدى هذا الوضع بدوره إلى الإسهام في زيادة التحوُّل التجاري من البر إلى البحر. وكان هذا التحوُّل قد بدأ أثناء الغزو المغولي. ومما لا شك فيه أن ما كان يحدث على اليابسة قد حفَّز المسلمين إلى التوسع في الملاحة البحرية ومكّنهم من التفوق في هذا المجال.

الأيوبيون والمماليك

شهدت نهاية القرن الحادي عشر وقبل عهد تيمور المغول في إيران بداية حكم أمراء الأتراك السلاجقة لشمال سوريا وآسيا الصغرى. وعلى الرغم من الضعف الشديد الذي تعرّض له الفاطميون في مصر بسبب الجفاف والصراعات الداخلية على الحكم، إلاّ أنهم استمروا في حكم مصر وتوسيع نطاق نفوذهم حتى جنوب سوريا الكبرى أو فلسطين. وفي نهاية القرن، بدأ زحف الحملة الصليبية في الوصول إلى المنطقة. وقد ساعد وجود الأعداء الأوروبيين في إظهار أن هناك عدوًا خائرًا مشتركًا مما دفع الحكام المسلمين إلى إعادة تنظيم كياناتهم السياسية في سوريا ومصر. وقد تم إنجاز هذه المهمة بواسطة نظامين كانا يحكمان من مصر وهما الأيوبيون والمماليك. (خريطة: 3.2). وفي حين أن عددًا كبيرًا من العاملين والموظفين في هذين النظامين هم من أهل آسيا الوسطى. إلاّ أنهم لم يكونوا من المهاجرين الفاتحين وكانوا إمّا من الرقيق أو ممن لهم أغراض ومطامع مادية، ولم تكن إدارتهم تنسجم بشكل مباشر مع العرف والعادات لقبائل آسيا الوسطى. لكنها كانت امتدادًا لنظام جيش الرقيق الذي ظهر في القرن التاسع بواسطة العباسيين. ولهذا فقد كان النظامان مختلفين في النشأة، لكنهما متشابهان في مسألة حكومة الحماية العسكرية (المشار إليها سابقًا).



(خريطة: 3.2: نظام المماليك)

ففي البداية، نشأت دولة قصيرة الأمد هي الدولة الأيوبية والتي أسسها القائد التكريتي البطل صلاح الدين الأيوبي والذي كان له نفوذ قوي في الفترة من 1170م وحتى وفاته في عام 1192م.

ونظرًا لحنكته العسكرية ودهائه السياسي فقد استطاع صلاح الدين أن ينتزع عرش الدولة الفاطمية الإسماعيلية وأن يعيد مصر إلى حظيرة المذهب السني من جديد. وعمل صلاح الدين على تشكيل جيش يتكون من الرقيق (العبيد، المماليك لاحقًا) كما استطاع الحصول على أسطول بحري متواضع يضم حوالي ثمانين سفينة نقل، وهي التي استخدمها لمواجهة وصد حملة الصليبيين الثالثة[14]. وعلى الرغم من نجاحاته المتكررة فلم يتمكن صلاح الدين من تأسيس دولة مستقرة. وعندما ضعفت دولة الأيوبيين بسبب الاقتتال الداخلي عام 1250م تقريبًا، تمَّ استبدالها بواسطة جيشها المكوَّن من العبيد والذين تم الحصول عليهم من أتراك آسيا الوسطى ثم من منطقة القوقاز فيما بعد. وقد استوحى هذا النظام اسمًا له من الحالة التي وضعهم فيها من أتوا بهم حيث سُمُّوا بـ "المماليك" وهي جمع مملوك بمعنى "عبد". وتعامل هذا النظام بكفاءة ليس مع أسياده الأوائل فحسب، بل ومع الصليبيين والمغول أيضًا. وقد قام المماليك بقيادة الظاهر بيبرس بصرف المغول وإبعادهم عن سوريا عام 1260م في معركة عين جالوت. وتُعدُّ هزيمة المغول هذه هي الأولى في منطقة الشرق الأوسط حيث اكتسب المماليك من هذا النصر شرعيتهم العسكرية التي احتاجوها لاستلام زمام السلطة. وكان يمثل المماليك نخبة من الأغراب أو الأجانب التي كانت تحكم وتحمي قلب الحضارة العربية الإسلامية، تمامًا كما فعل أقرانهم من نواب حكام المغول الأغراب الذين حكموا منطقة الحضارة الإسلامية الفارسية. وتعايش النظامان بصعوبة لمدة قرن تقريبًا. وبعد انهيار نظام المغول بوقت طويل، استمر المماليك في الحكم حتى العام 1517م. وقد كان سبب بقائهم في الحكم لفترة طويلة هو نجاحهم في تحويل نظام جيش الرقيق إلى مؤسسات تدير شؤون الحكم. أما سبب فشلهم في آخر المطاف فهو عدم رغبتهم في استخدام الأسلحة النارية أو إنشاء قوات بحرية قوية.

إن بداية تاريخ الملاحة البحرية للمماليك يعود إلى عملية بحرية أمر بها الظاهر بيبرس بطل معركة عين جالوت. فبعد هزيمة المغول، قام هذا القائد بتثبيت منصبه كـ «سلطان»، وأمر في العام 1270م بإرسال حملة عسكرية بحرية إلى قبرص، ولم تكن سفنه الناقلة مأهولة برجال من المماليك ممن يجهلون الملاحة، لكنها كانت مليئة بالبحارة المحليين. لقد كانت نتائج هذه المواجهة كارثيةً حيث أدت إلى انحسار وتدهور شديدين في نفوذ قوات

المسلمين البحرية في منطقة البحر الأبيض المتوسط، والتي كان للفاطميين نفوذ قويّ فيها من قبل. وكتب الظاهر بيبرس إلى ملك قبرص رسالة قلّل فيها من الخسارة التي لحقت بالملاحة البحرية، مشيرًا فيها إلى نجاحه وتفوقه الذي لا يمكن الشك فيه كفارس وقائد في أرض المعركة، وعلّق في رسالته إلى الملك قائلًا:» إن خيولَك سفنٌ في حين أن سفننا خيولٌ«[15]. ولم يعمل المماليك على تأسيس قوات بحرية دائمة، بل إنهم في الحقيقة قد دمروا المرافق الأساسية للموانئ على امتداد سواحل سوريا الكبرى وذلك خوفًا من أن يستخدمها أعداؤهم الأوروبيون[16].

وعلى الرغم من تواجد المماليك في مناطق سهلة ومفتوحة، إلا أنهم لم يصرفوا نظرهم عن البحر والسواحل. فقد ورثوا من الفاطميين (في القاهرة) شبكة الملاحة البحرية التجارية وأدركوا قيمة وأهمية العائدات التي كان يتم تحصيلها من التجارة البحرية والتي كانت تسهم في عملية التطوُّر. وعليه، فإننا نجدهم قد حافظوا على مرافق وإمكانات الموانئ على السواحل المصرية في سواحل البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر، والتي شهدت نموًّا متزايدًا في حجم التعاملات التجارية وذلك بعد انهيار حكم المغول[17]. ولم يذهب الحكام المماليك أنفسُهم إلى البحر كتجارٍ، لكنهم فعلوا ذلك بدافع الاستثمار في مجال التجارة والحصول على فوائد من جرّاء ذلك.

وثمة تنوُّع في الأدلة والمؤشرات التي تثبت انشغال المماليك واشتراكهم في التجارة البحرية، فقد ورد ما يفيد ذلك في إحدى المدونات التاريخية التي كتبها جوتين S.D Goitein والذي حلَّل وحقَّق كثيرًا من الوثائق والرسائل التجارية التي وُجدت ضمن بعض المخطوطات الموجودة في مخابئ يهودية (Genizas) خلال العصور الوسطى في القاهرة، وأصبحت منتشرة حاليًا في كثير من المكتبات الأوروبية والأمريكية. وقد كشف جوتين النقاب عن تاريخ مثير للدهشة يشير إلى إهتمام وانشغال اليهود بالتجارة في مناطق المحيط الهندي ومنطقة البحر الأبيض المتوسط. وبناءً على ذلك، يمكن استنتاج واستقراء سبب الانتعاش والتطور الذي شهدته التجارة المصرية بشكل عام[18].

وثمة بعض المؤشّرات الغامضة والسطحية حول مجموعة من التجّار الكبار (تجار الجملة) ممن أُطلق عليهم الكاريميس Karimis والذين يعود تاريخ وجودهم إلى العهد الأخير من حكم الفاطميين[19]. فقد كان هؤلاء التجار متنوعي المرقيات، غير أن معظمهم أو كلّهم من المسلمين. وكان سبب نجاحهم هو قدرتهم على حسن إدارة تدفق تجارة التوابل والفلفل والبهارات عبر مصر باتجاه أوروبا. حيث قام الكاريميس بتنظيم قوافل

للإبحار عبر البحر الأحمر إلى موانئ الهند الغربية والعودة، ومن هذه الموانئ: كاليكت وكويلون (Calicut & Quilon or Kawlam). ويبدو أنهم قد حصلوا على حماية رسمية خلال عهد حكم الفاطميين والمماليك معًا. ويمكن القول إن المؤسسات الإدارية في القاهرة قد وفَّرت حماية للكاريميس من أجل مضاعفة الفوائد، وهو ما أدى بدوره إلى فرض ضرائب هائلة. وبحلول نهاية القرن الخامس عشر، نجد أن الاقتصاد الزراعي في مصر قد تعرَّض لتدهور كبير. ونتيجة لذلك، فقد أولى حكام المماليك مزيدًا من الاهتمام المباشر للتجارة البحرية، ولعلهم أرادوا من وراء ذلك التعويض عن الخسارة التي التي لحقت القطاع الزراعي. وفي العام 1429م، حاول أحد سلاطين المماليك واسمه بارسبي Barsbay احتكار استيراد وإعادة تصدير الفلفل والتوابل[20]، ولعله أراد بذلك تقييد ومنع الأوروبيين من إمكانية الوصول إلى هذه السلعة القيِّمة ويمكن كذلك أن يكون قد عزم على كسر القوة الاقتصادية للكاريميس من أجل مصلحة جماعته. ومهما تكن دواعي ذلك، فقد آلت الأمور بين السلطان والكاريميس إلى حالة من الصراع والمواجهة. واستمر الكاريميس (كبار التجار) في تجارتهم المباشرة مع الأوروبيين وقاوموا كل الجهود المكثفة التي بُذلت لمنعهم. ولم تكن نتيجة ذلك واضحة بشكل كامل. ولعل أحد التفسيرات لذلك هو أن كبار التجَّار قد خسروا صراعهم مع حاكمهم واختفوا بعدها بفترة تقارب الخمسين عامًا. وإذا أمعنَّا النظر في الجدل الواسع حول هذه المسألة فسنجد أن التدخل السافر والتعسفي من قبل النظام المركزي قد ألحق الضرر بالاقتصاد التجاري مما جعل مصر عرضة لهجوم الفينيسيين[21] (نسبة إلى مدينة البندقية). وثمة وجهة نظر مماثلة تؤكِّد تأثُّر مصر سلبيًا من قبل اليمن وغرب بلاد العرب[22]. كما أن هناك وجهة نظر ثالثة مختلفة تُبيِّن أن السلطان قد فشل في كسر احتكار كبار التجار وأن هذه المجموعة لم تختفِ بشكل نهائي. إضافة إلى ما سبق، واعتمادًا على وجهة النظر الأخيرة، فإن التدهور العام الذي أصاب كبار التجَّار يمكن تفسيره بطريقة أفضل إذا ما ربطناه بالأثر الكبير الذي خلفه انتشار وباء الطاعون بين صفوف مجتمع التجار[23]. ويمكن القول إن مسألة تدهور وضعف كبار التجار مسألة جدلية ولكل شخص أن يحسم المسألة بحسب قناعته.

ويمكن استنتاج نوع آخر من الأدلة والمؤشِّرات الخاصة باهتمام المماليك بالتجارة البحرية من خلال النظر في العلاقة المتناقضة التي كانت قائمة بين المماليك ومدينة البندقية. ففي الوقت نفسه الذي تمكَّن فيه الجنود الرقيق من السيطرة على الساحل السوري (منطقة أيكر Acre عام 1291م)، كانت البندقية تُوجِّه اهتمامها نحو سوريا ومصر. وكان دافع الفينيسيين هو تجنب التنافس الشديد من البيزنطيين وأهل جنوة

Genoese الواقعة شمال غرب إيطاليا في منطقة البحر الأسود. وعليه، فقد كان للمماليك والفينيسيين مصالح مشتركة في التجارة[24]. واستمرت هذه العلاقة حتى أوائل القرن السادس عشر على الرغم من قيام المماليك بمنع الفينيسيين من البحر الأحمر، وفي عهد السلطان بارسبي Barsbay عملوا على الحد من تجارة الأوروبيين للفلفل والتوابل.

ومن المؤكَّد أن المماليك لم يؤسِّسوا دولة نشأت من البحار، لكنهم كانوا متميِّزين بشكل واضح عن غيرهم وعما كان سائدًا في ذلك العهد. حيث نجد أن الدولة الإسلامية العسكرية قد أعطت أهمية رسمية ثانوية لشؤون الملاحة البحرية. ولعل الحالة الاستثنائية هذه والمتميزة (للمماليك) كانت نتيجة للموروث الفاطمي الخاص بالملاحة البحرية، والتحوُّل في طرق التجارة نتيجة لمشكلات وعراقيل المغول، وأخيرًا بسبب الموقع الجغرافي لمصر.

سلطنة دلهي

لقد مثَّلت سلطنة دلهي الدولة العسكرية في شمال الهند بعيدًا عن منطقة الشرق الأوسط وتكوَّنت من عديد من الممالك المتعاقبة والتي حكمت في الفترة من 1206 وحتى 1526م وذلك قبل المغول بوقت طويل. ومن الجماعات المختلفة التي حكمت : الغوريان Ghurids (والمعروفون بالرقيق أو المماليك) وخليجيز Khalijis والتوغلوجز Tughluqs والسادة (جمع سيد)Sayyids واللوديس Lodis. وكان كل هؤلاء من الأتراك ما عدا اللوديس فكانوا من الأفغان الذين مثَّلوا تجمعات مختلفة من دولة الحماية العسكرية في آسيا الوسطى والدولة الإسلامية العسكرية (المكون جيشها من الرقيق) في الشرق الأوسط. وقد وجد السلاطين الأوائل صعوبة في السيطرة على كل شمال الهند معًا، لكنهم استطاعوا أن يصمدوا وأن يقاوموا حملات المغول في القرن الثالث عشر. وعلى الرغم من أن هؤلاء الحكام الأتراك والأفغان لم يكونوا بالضرورة أتقياء وشديدي التدين. إلَّا أنهم كانوا من الرعايا الموالين للنمط الإسلامي الفارسي الذي تبنوه قبل مجيئهم إلى الهند.

ونظرًا لوجود نزاعات واضطرابات في أماكن أخرى من العالم الإسلامي، فقد هرب العديد من أصحاب المهن والحرف والعلماء والمفكرين إلى دلهي بحثًا عن الحماية والأمان. وبحلول نهاية القرن الثالث عشر، أصبحت دلهي مركزًا حضريًا للموروث الثقافي الإسلامي تسيطر عليها في الوقت نفسه أقلية من الأجانب. وعلى الرغم من حيوية الحراك الثقافي فيها وسُمعتها العسكرية المثيرة للإعجاب، فقد عانت سلطنة دلهي، خلال القرن الرابع

عشر، من الآثار السلبية التي سبَّبتها بعض حركات التمرد الإقليمية وسوء الإدارة فيها، حيث انفصل إقليم ديكان Deccan وتولّى حكمه نظام إسلامي آخر يسمى البهمانيس Bahmanis. وكان التغلوقس Tughluqs غير قادرين على إيقاف الحملات التدميرية التي قام بها التيمور Timur في نهاية القرن وانهارت بعدها السلطنة بشكل متسارع.

ويُعدُّ تاريخ الملاحة البحرية الخاص بسلطنة دلهي محدودًا، ويمكن أن يُعزى ذلك إلى أن الاقتصاد الداخلي (داخل المدن وبعيدًا عن الساحل) كان مكتفيًا ذاتيًا ولم تكن هناك حاجة ملحَّة للسيطرة على الموانئ البحرية. وكان إقليم البنجال Bengal وموانئه غالبًا ما يسيطر عليه الحكام الانفصاليون أو المستقلون. غير أن نظام خاليجيس الثاني Khaljis في دلهي تمكن من السيطرة على الإقليم الساحلي الغربي لمنطقة جوجارات Gu-jarat في العام 1303م بنية الاستيلاء على عوائد التجارة المغرية للموانئ وخصوصًا ميناء كامباي Cambay. ونتيجة لتدخل الخاليجيس، فقد شهد النفوذ التجاري للمسلمين نموًّا في المنطقة الساحلية. ويحتمل أن تكون عوائد الجمارك قد أفادت الإدارة المركزية كذلك. وبعد قيام التايمور بنهب مدينة دلهي بفترة قصيرة عام 1398م، كان الجورجارات قادرين على ضمان استقلالها وقاموا بتشكيل حكومة منفصلة واعتبارها سلطنة صغيرة[25]. وعلى الرغم من التغيير السياسي، فقد استمر التجار المسلمون في موانئ جورجارات بتحقيق ازدهار تجاري، تمامًا كما فعل نظراؤهم من الهندوس.

وكان الجنوب، خلال معظم فترة عهد السلطنة، مغلقًا على جيوش المسلمين وعلى التوسُّع السياسي لملكة الهندوس في فيجاياناجر Vijayanagar التي حكمت في الفترة (1336 إلى 1565م) وتنافست بشدة مع كل من دلهي ودولة بهاماني Bahmani. وقد تمتَّع الجنوب مثل الشمال باقتصاد داخلي كاف نوعًا ما. وقد حدث أن شهدت التجارة في بداية القرن الثامن نوعًا من التنظيم على أيدي التجَّار الهندوس من خلال تشكيل نقابات كبيرة. ولأسباب غير معلومة، بما في ذلك التجارة التي يسيطر عليها المسلمون، فقد تدهورت هذه النقابات في القرن الثالث عشر واختفت نهائيًا بحلول العام 1500م. أما ما يتعلق بعهد الفيجاياناجر Vijayanagar، فنجد أن معظم الصادرات وكذا الواردات المحدودة مثل الخيول الخاصة بالحروب قد وجدت طرقها داخل وخارج جنوب الهند عن طريق الهندوس المستقلين والجيين Jain وخاصة التجار المسلمين على السواحل[26]. ولم تكن أيٌّ من سلطنة دلهي أو مملكة الفيجاياناجر تمتلك قوةً خاصةً بالملاحة البحرية.

العهد العثماني الأول

لقد ظهرت الدولة العسكرية مجددًا ولكن من خلال مجموعة أخرى تمثّلت في الأتراك العثمانيين من آسيا الوسطى والذين كانوا قد استقروا في آسيا الصغرى من قبل، كما أنهم هزموا كلًا من دولة السلاجقة المحلية والبيزنطيين المجاورين لهم في أواخر القرن الثالث عشر. وكان أحد أهم إنجازات ونجاحات العثمانيين هو الجمع بين قوة الدولة العسكرية مع طول مدة السيطرة الإدارية البيروقراطية الفاعلة، وقد تعلّموا هذه الأخيرة من موروث العباسيين والبيزنطيين. وما من شك في أن العثمانيين قد أصبحوا قوة بحرية مرموقة وخاصة في البحر الأبيض المتوسط.

لقد قامت الدولة العثمانية القبلية بكسر هيبة ورمزية مفهوم الإمبراطورية عندما هزمت وفتحت عاصمة البيزنطيين، القسطنطينية أو إسطنبول. وتركت الدولة البيزنطية الضعيفة داخليًا آنذاك الباب مفتوحًا أمام الانتصار التركي غير أن هذا النصر بدا وكأنه حد فاصل. ومن المؤكّد أنه كان لهذا الانتصار تداعيات ونتائج نفسية عميقة. فقد شعر الأوروبيون بالخوف من زحف الإمبراطورية الإسلامية. وقد تعزّزت معنويات المسلمين بعد النصر الذي حققوه وكان هذا النصر بمثابة تعويض عما لحقهم من خسارة في القوة والأرض في إسبانيا وبداية لاسترداد ما تم أخذه من قبل الأوروبيين. وبعد عقود قليلة، وجد البرتغاليون طريقهم قريبًا من أفريقيا باتجاه المحيط الهندي مُحدّدين بذلك بداية الجهود الأوروبية للالتفاف على الطرق الآسيوية البرية التي تسيطر عليها الأنظمة الإسلامية، وبالتحديد المماليك والعثمانيين. وكان للتطور الذي طرأ على الملاحة البحرية، في مرحلة معينة، دورٌ في إضفاء مزيد من الغموض حول الفتح العثماني لمدينة القسطنطينية.

لقد واجهت بعضُ التدخلات العثمانية القليلة والمهمة خلال القرن الخامس عشر مقاومةً من قبل الفينيسيين (البندقية في إيطاليا) للسيطرة على بعض الموانئ والجزر في البحر الأبيض المتوسط. ولم يجمع أو يُكوّن العثمانيون قوةً بحرية كبيرة إلاَّ في نهاية القرن السادس عشر، (وهي فترة سيتم مناقشتها في الفصل القادم من الكتاب) . وتزايدت أهمية القوة والتجارة البحرية عند العثمانيين في تنافسهم مع مملكة الهابسبورجس (النمساويون الأروبيون) في أوروبا الوسطى وكذلك في مغامراتهم التجارية في القرن السادس عشر. وأما منطقة المحيط الهندي، فنجد أن العثمانيين قد بذلوا جهودًا حثيثة هناك وقد تمكّنوا من الوصول إليها عبر البحر الأحمر والخليج العربي.

ويتضح لنا مما سبق أن القوى الإسلامية الرئيسة في الفترة من 1050م إلى 1500م كانت تعتمد في حكمها على الاستقرار في اليابسة (وليس في المناطق الساحلية) وكانت كذلك تهتم بالجيوش البرية أكثر من اهتمامها بالقوات البحرية. وكانت سلطنة دلهي في شمال الهند قد اعتمدت في معظم عائداتها ومواردها على الإنتاج الزراعي والضرائب. وأما المسلمون والهندوس في جنوب آسيا فقد كانت لهم موارد وسلع متنوعة ومتوافرة على المستوى المحلي والإقليمي مما جعل اكتفاءهم الذاتي ممكنًا. وقد أدى السعي إلى تحقيق الاكتفاء الذاتي إلى الحد من الاندفاع نحو التجارة البحرية من مناطق بعيدة. وفي غرب آسيا التي تتميَّز بجفافها الشديد وقلة عدد سكانها وانخفاض قدرتها الإنتاجية، نجد أن الاقتصاد كان يعتمد بشكل كبير على تجارة القوافل البرية والتي مثَّلت المكان الجغرافي المناسب لوسطاء التعامل التجاري بين بقية آسيا وأوروبا. ونظرًا لموقعها الإستراتيجي الملائم بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر. فقد أبدت الأنظمة الحاكمة في مصر اهتمامًا فاعلًا وضروريًّا بشؤون تُجّارها عبر هذه المنطقة البحرية الاستثنائية. وإن غياب الدولة المركزية وعدم تدخُّلها. لم يوقف توسُّع الملاحة البحرية الإسلامية ولا تجارتها. ولعل القيود التى وضعت لمنع الوصول إلى السلطة داخل الأنظمة العسكرية الأجنبية قد لعبت دورًا في تشجيع التجّار على الاستقلالية في التصرُّف وردود الأفعال.

تطوُّر الملاحة البحرية وتوسُّعها: الهند الغربية، شرق أفريقيا، وخاصةً جنوب شرق آسيا.

لقد اكتسب البحارة المسلمون مكانةً مرموقة في الهند الغربية خلال القرن الحاي عشر وحتى الخامس عشر. ولم تنمُ ولم تزدد مجتمعات وتجمعات التجّار المسلمين من خلال التكاثر الطبيعي، أو أعداد المعتنقين للإسلام أو حتى عن طريق الهجرات الجديدة فحسب، بل إن هذه المجتمعات نفسها شاركت أيضًا في عملية التوسع داخل شرق أفريقيا وجنوب غرب آسيا (خريطة: 3.3)[27]. وبقيت هذه المجتمعات محتفظة بخصوصيتها الثقافية والسياسية في نطاق سلطنة دلهي.

إن نجاح التجّار المسلمين الأجانب في مناطق الموانئ على امتداد الساحل الغربي للهند قد شجَّع الذين اعتنقوا الإسلام من الهنود وجذَبهم للمشاركة في التجارة البحرية. لقد كانت الهوية الدينية لتجمعات التجّار على المناطق الساحلية غير متجانسة. فكانت الغالبية والتي تتبع الاتجاه السني في الإسلام تميل إلى اتّباع المذهب الفقهي الشافعي والذي كان شائعًا في بلاد العرب. وكان هذا التوجه مناقضًا لما هو عليه الحال في سلطنة دلهي والتي كان المذهب

الحنفي فيها هو السائد. وكان أتباع الاتجاه الشيعي في الغالب من الإسماعيليين ممن ينتمون إما إلى إحدى الفرقتين واللتين يعود تاريخهما إلى خلافات الفاطميين في القرن الحادي عشر. فالمجموعة الأولى تُدعى البهرة Bohras وكانت تربطها علاقات بالأقلية الإسماعيلية الموجودة في اليمن (وتسمى هذه الطائفة حاليًا بالمكارمة)[28]، ويشتق اسم هذه المجموعة من كلمة جوجاراتي Gujarati والتي تعني «تاجر»[29]. وأما المجموعة الأخرى والتي يطلق عليها الخُوجة Khojas فقد تبنّت الشعائر والرموز الهندوسية ومارستها واعتنقتها، و قد أوجدت بهذا التصرف نمطًا هنديًا جديدًا للإسلام[30]. وكان كل من أتباع المذهب الشافعي والبهرة وكذا الخوجة يميلون إلى التعاملات التجارية ضمن مجموعاتهم ومذاهبهم، لكنهم كانوا في المقابل يمثلون كتلة إسلامية واحدة أمام الهندوس.

وظلت السلطة على الأرض بشكل عام في قبضة الحكام الهندوس، في حين أن البحر والساحل كان يخضع لسيطرة مجتمع التجّار المسلمين ذوي النفوذ الكبير من قبل[31]. وقد وُجدت بعض الحالات التي تولّى فيها بعض المسلمين والهندوس معًا مناصب قيادية في الجيش أو في السياسة[32]. وظل المسلمون في السواحل في تجمعاتهم وجيوبهم؛ لأنهم لم ينسجموا مع النظام الطبقي الهندوسي، غير أن هناك بعض الأمثلة التي تبنّى فيها مسلمون بعضًا من المبادئ والأنماط الثقافية الهندوسية مثل: الامتناع عن أكل لحوم البقر ودفع الضرائب والخدمة في جيش قائده هندوسي[33]. وقد لعب المسلمون في الغالب دورًا سياسيًا غير مباشر كما كان الحال في منطقة كاليكت Calicut حيث أدرك الحاكم الهندوسي، الذي يطلق عليه زامورين zamorin، الحاجة للاهتمام بالمصالح البحرية من خلال القرارات السياسية والإدارية. وقد ظهرت في مدن الموانئ التي تقنطها غالبية مسلمة بعض الأساطير والأقاصيص والتي تعطي شرعية إسلامية للقوة السياسية أو الاقتصادية أو كليهما[34]. وكانت تلك الأساطير عادة ما تربط نفوذ وهيمنة المسلمين ببلاد العرب مباشرة وبآل وقبيلة النبي محمد (ص)، ولم يربطوا ذلك بالأتراك أو الأفغان الذين كانوا يشكّلون سلطنة دلهي آنذاك.

(خريطة 3.3: جنوب وجنوب شرق آسيا، القرن 13-16 م)

ولدينا أدلة واضحة تثبت حيوية ونشاط الحركة التجارية غرب الهند من خلال الرحالة المسلم المشهور ابن بطوطة الذي ينتمي إلى شمال أفريقيا. فقد زار العديد من موانئ غرب الهند في منتصف القرن الرابع عشر ووثّق أهمية الأماكن والجيوب التي كان يتجمع فيها المسلمون وخاصةً في منطقة كامبي Cambay في إقليم جوجارات Gujarat. ولاحظ ابن بطوطة وجود سفن ناقلة يملكها سلطان دلهي وتقوم بممارسة نشاطها من منطقتي كامبي وكاليكت Calicut، غير أنه لاحظ أيضًا أن غالبية السفن الناقلة كانت إما غير رسمية أو غير ملَكية (ليست تابعة للسلطان). ورأى أن المسلمين الأجانب قد جاءوا من البحرين والعراق وعمان ومن المدينة الساحلية الإيرانية "قزوين" ومن مناطق أخرى. وكان للصينيين تمثيل جيد. وروى ابن بطوطة وجود ثلاث عشرة سفينة شراعية على ميناء مدينة كاليكت عملت على الحد من الصناعات والحرف المحلية. وعلم بوجود تجار صينيين يقيمون في منطقة فويلون Quilon وأشار إلى أن بعضهم كانوا مسلمين تقريبًا[35]. وكان هناك عدد من السكان الأصليين الذين اعتنقوا الإسلام وخاصة ممن يتبعون المذهب الفقهي الشافعي يطلق عليهم المابيلاس نسبة إلى منطقة مالابار Malabar، وهي ما تسمى حديثًا بـ كيرالا Kerala. وكان الهندوسي زامورينZamorin هو أحد حكامهم. وكان المابيلاس يقومون بتوفير منتجات التصدير مثل الفلفل والزنجبيل إلى موانئ مالاباري Malabari حيث كان يتردد عليها التجار المسلمون من الشرق الأوسط[36].

وقد توسع تجّار الملاحة المسلمون من غرب الهند والشرق الأوسط باتجاه الخارج. ويحتمل أن بعضهم كانوا يسعون للسيطرة السياسية على التجارة. ويمكن الإشارة إلى بعض الأسباب التي أدت إلى توجُّه المسلمين إلى هذا الحد. فنجد أن التجّار قد يذهبون بعيدًا أثناء رحلاتهم التجارية في حالات معينة عندما: 1) تعمل المعوقات على الحد من تقدُّمهم ضمن نطاق وجهتهم الاعتيادية، 2) تكون فرص الربح والفائدة على بعد مسافة متوازنة بحيث تتجاوز الكلفة الإضافية ومخاطر الترحال لمسافة أطول. وفي كل الحالات نجد أنه من الضروري أن تكون تقنية النقل والملاحة البحرية على مستوى التحدّي والتطوُّرات.

شرق أفريقيا

لقد كانت الرياح الموسمية دائمًا سببًا في جعل وسط شرق أفريقيا وُجهةً يسهل الوصول إليها حيث كانت تأتي إليها السفن الناقلة من سواحل البحر الأحمر والخليج العربي والبحر العربي. وتجدر الإشارة في هذا السياق إلى أن التجارة بين بلاد العرب وغرب الهند وشرق أفريقيا كانت قد بدأت بالفعل واستمرت منذ زمن طويل قبل ظهور الإسلام.

وبحلول القرن الحادي عشر، سهَّل التطور في صناعة السفن الناقلة التواصل وجعله أكثر فائدة تجارية وأكثر جذبًا للكثيرين من الناس. أما من حيث الاستيطان، فقد كان ثمة توافد لعرب الجنوب وبعض المهاجرين المسلمين من القرن العاشر على الأقل. وتوسَّعت تلك المستوطنات وزاد عددها خلال القرن الثالث عشر وحتى الخامس عشر، ويتطلَّب ذلك التوقيت بالذات تفسيرًا وتوضيحًا. فالوثائق والمدونات التاريخية نادرة. غير أنه يبدو أن الظروف السياسية في أماكن أخرى كانت قد أدَّت إلى تغيير مواقع الاستيطان. وهناك بعض الأدلة على ذلك، ومنها على سبيل المثال، أن مجموعةً من المستوطنين الذين أتوا من طشقند في آسيا الوسطى والفارِّين من هجوم المغول في القرن الثالث عشر قد انتقلوا إلى مقديشو الواقعة على الحافة الجنوبية للقرن الأفريقي الشرقي وهو ما يسمى الصومال في الوقت الحالي[37]. وهنا مثال آخر وهو العائلة التجارية المشهورة والتي يطلق عليها «المهادلة» Mahdalis والتي جاءت من اليمن. فمن الممكن أن يكون التنافس وأحيانًا الصراع الشديد للسيطرة على التجارة في البحر الأحمر بين المماليك من جهة وإحدى الممالك المستقلة في اليمن (الدولة الرسولية: 1220 إلى 1454م) قد أدَّى إلى انتقال المهادلة إلى جزيرة كلوى Kilwa في شرق أفريقيا والتي سبق أن كان لهم فيها ارتباطات تجارية. وكان وصولهم إلى هذه الجزيرة مع نهاية القرن الرابع عشر وسرعان ما نَصَّبُوا أنفسهم حكامًا للجزيرة[38].

ويمكننا القول بأن أسباب الهجرة والترحال بعيدًا عن الأوضاع السيئة وغير المواتية هو نوع من الافتراضات والتخمينات. ومن الممكن أن نشير في هذا السياق إلى وجود عوامل جذب للاستيطان والاستقرار في شرق أفريقيا. وبمقارنتها بكثير من السواحل على امتداد البحر الأحمر والخليج العربي وشمال البحر العربي، نجد أن شرق أفريقيا قد تميَّزت بخصوبة أرضها وتوافر الأمطار فيها[39]. ففي القرن الرابع عشر، زاد الطلب العالمي على الذهب والذي كان يمكن الحصول عليه آنذاك من زيمبابوي[40]. وشملت الصادرات الأخرى العاج وأقطاب المنجروف (الأعمدة الخشبية) إضافة إلى الرقيق من المناطق الداخلية. ومن الصعوبة بمكان تحديد العدد الصحيح للمستوطنين أو المعتنقين للإسلام من الأفارقة، لكنَّ الواضح أن معظم السواحل في شرق أفريقيا كانت قد انضمت إلى نطاق الملاحة البحرية الإسلامية بعد 1200م. وبحلول نهاية القرن الخامس عشر، كانت هناك أكثر من ثلاثين إلى أربعين مدينة ساحلية مستقلة قد قام بتأسيسها المهاجرون المسلمون[41]. وبالإضافة إلى ظهور المساجد، فإننا نجد إعادة تشييد مجمع لأحد القصور من القرن الرابع عشر والذي أطلق عليه هوسوني كوبوا Husuni Kubwa بواسطة أحد حكام كيلوى من المهادلة. ويُعَدُّ هذا إضافة نوعية تدل على ديمومة وهيمنة المسلمين هناك.

جنوب شرق آسيا

لقد استطاع عدد قليل من التجار العرب الوصول إلى جنوب شرق آسيا قبل بدء ظهور الإسلام. وقد تواجدت بعض مناطق العرب المسلمين في جنوب شرق آسيا في القرن الثامن على الأقل، واستقر فيها بعض المسلمين الأجانب الذين كانوا قد طُردوا من مدينة كانتون (الصينية) في عام 879م. وفي أوائل القرن الحادي عشر، تواجدت بعض التحركات الأجنبية الداعية إلى الاتجاه الصوفي، لكنها لم تستمر حتى العام 1300م، حيث تحوَّل الكثيرون بدرجة أساسية إلى المذهب الشافعي[42]. وفي هذه الأثناء، بدأت مرحلة الأسلمة تأخذ طريقها بشكل جيد على امتداد سواحل الهند، وكان المسلمون الهنود، والذين تبنوا نهج أسلافهم من الهندوس والبوذيين، هم من سافروا بأعداد كبيرة إلى جنوب شرق آسيا حيث استقر بعضهم هناك. وكان التطوُّر الحاصل آنذاك كافيًا لإيجاد تواصل مستدام ومنتظم. ومن الأمثلة المهمة والدالة على ذلك اختراع البوصلة الصينية العائمة والتي تبنّى استخدامها المسلمون في 1200م تقريبًا. وقد مكّنت هذه البوصلة، على عكس الأداة السداسية sextant ، من الإبحار حتى في الأوقات التي لا يمكن رؤية النجوم فيها[43]. ففي البداية، وطّد المسلمون أنفسهم في جزيرتي جاوة وسومطرة الأندونيسيتين. ثم قام الهنود المسلمون من جنوب شرق آسيا بنقل ما لديهم من بضائع ومعتقدات إسلامية إلى شبه الجزيرة الملاوية وبعد ذلك إلى بروناي وإلى سيليبس Celebes وإلى جزر التوابل مالوكو Maluku وأخيرًا إلى جنوب مندناوة في الفيلبين.

ولعل توسُّع المسلمين في جنوب شرق آسيا، في بداية الأمر، قد صادف استعادة المناطق الأوراسية[44] مما لحقها من طاعون في القرن الرابع عشر، وتزايد عدد السكان والطلب للبضائع الاستهلاكية بما في ذلك التوابل والفلفل. وقد ساعد توقيت هذا التوسُّع على الاعتقاد بأن حالة الاضطراب النسبي على امتداد طرق القوافل البرية الآسيوية بعد انهيار دولة المغول كانت إحدى العوامل. فقد كانت القوافل البرية هي الوسيلة الرئيسية للتنقل، لكن طرق النقل البحرية كانت آنذاك أكثر أمانًا وبالتالي أكثر جاذبية.

وكان لا بد لهذا التحول في مسألة النقل التجاري أن يَحدُث نظرًا لتزايد حجم وقدرات استيعاب السفن الناقلة وخاصة تلك التي صنعت في الصين، وقد أدّى هذا الوضع بالتالي إلى تخفيض الكلفة النسبية للنقل البحري والسماح بالتعاملات التجارية الضخمة[45]. وقد أدّى انهيار نظام المغول على الأقل إلى تسريع هذه الخطوات. وقد ساعدت مملكة المينج Ming (في الصين)، والتي حلّت محل المغول الياون عام 1368 م، على إيجاد تفسيرات أخرى. فقد

وصل المينج الصينيون إلى السلطة على موجة من مشاعر العداء «البربري» وكانت سياساتهم الرسمية مقيدة فيما يتعلق بعملية الإفساد المباشر للتجارة الأجنبية في موانئ الصين. وهو ما كان يعني أن من السهل أن يحصل التجار المسلمون على البضائع الصينية في جنوب شرق آسيا حيث كان التجّار الصينيون لا يزالون يبحرون بشكل منتظم.

ويمكن القول إن ظهور ملاكا Melaka على الساحل الملاوي كمنطقة وسيطة يسيطر عليها المسلمون كان من أهم الأحداث في تاريخ المحيط الهندي خلال القرن الخامس عشر". وقد انتشرت الجيوب والمناطق التابعة للمسلمين الأجانب على السواحل الشمالية لجزيرتي سومطرة وجاوة وشكّلت تهديدًا للأنماط والأساليب المحلية المتبعة في التجارة. أما دولة السريفاجايا Srivajaya الهندوسية البوذية والتي قامت على أساس الملاحة البحرية، فكانت قد انتهت منذ زمن طويل، وخلفتهم دولة الماجاباهيت Majapahit نسبة إلى اسم الميناء الرئيسي في جاوة، لكن هذه الدولة ضعفت بسبب الغارات التي شنتها عليهم قوات المسلمين القريبة منهم. كما أن هذه الدولة عانت من صراع وضعف داخلي مع نهاية القرن الخامس عشر. وعلى الرغم من أن الضربة الأخيرة من المسلمين المنافسين لم تأتِ إلا بعد قرن فيما بعد، فإن نظام الماجاباهيت Majapahit الضعيف كان قد ترك فراغًا سياسيًا تسبَّب في نمو القرصنة وازدياد الحروب البحرية. وفي ظل هذه الأوضاع المضطربة تطوَّرت ملاكا من قرية صغيرة للصيد إلى ذلك الميناء الرئيسي والوسيط. وخلاصة القصة أن مؤسّس هذه المدينة وهو أمير هندوسي مخلوع اسمه بارابيمشورا Parameshwara وقيل إنه من عائلة ماجاباهيت الحاكمة عن طريق الزواج، غير أنه في الأصل من العائلة الملاوية الحاكمة، قام هذا الأمير المخلوع بالبحث عن فرصة بعيدًا عن منافسيه وكان ناقمًا على ملاكا غير أنه أدرك بعد ذلك أن هذه المنطقة واعدة وتتميز بمراسيها الطبيعية الممتازة وموقعها الإستراتيجي. وقد جذب إلى الميناء عددًا من التجّار الذين يعرفهم من منطقة باليمبانج Palembang الواقعة على جزيرة سقطرى. وكان ناجحًا في هذا المشروع التجاري حتى أن التوازن الإقليمي للقوى التجارية قد تحوّل لصالحه بشكل كبير. ولكنه كان لا يزال عرضة لهجوم الأعداء، وبناء على ذلك فقد كان عليه أن يناضل ويكافح من أجل المحافظة على علاقاته بموانئ الهندوس والمسلمين والمستوطنات الصينية على جزيرتي جاوة وسومطرة، وقد قدَّم ولاءه واحترامه إلى المملكة التايلاندية الجديدة. وأقام بارابيمشورا حلفًا عن طريق الزواج من المسلمين الذين يسيطرون على ميناء باساي pasai على جزيرة سومطرة، حيث عزّز هذا الحلف موقع ملاكا وعلاقته بموانئ الهندوس في المنطقة. وقد دعا سلطان باساي حاكم ملاكا بارابيمشورا أو ابنه إلى

الإسلام وقد أسلم بالفعل في العام 1420 تقريبًا[47]. ويشير سجل إحدى المحاكم الذي يعود تاريخه إلى القرن السابع عشر إلى أن اعتناق حاكم ملاكا للإسلام كان هو السبب الذي جعل منها مركزًا تجاريًا مرموقًا[48]. ونتيجة لذلك فقد انضمت ملاكا إلى شبكة الملاحة الإسلامية المتطورة على المحيط الهندي.

لقد تزامن تحوُّل ملاكا من قرية صغيرة للصيد إلى ميناء وسيط للمسلمين مع إرسال إمبراطور مملكة المينج Ming واسمه تشنجزو Chengzo سلسلة من الغارات البحرية ابتداءً من 1405م وكان من ضمن الأهداف غير الواضحة لهذه الحملات هو استعراض للقوة السياسية والتجارية ليس إلاّ. ومن المحتمل أن المينج كان لديهم اهتمام خاص بالقضاء على القرصنة والتي كانت قد ألحقت ضررًا كبيرًا بتجارة الصين في منطقة جنوب شرق آسيا منذ انهيار نظام الماجاباهيت. وكان قائد معظم تلك الغارات هو يونيش جراند Grand Eunuch، مسلم يسمى زينج Zheng. وهو من أراد ربط الصين بشبكة الملاحة الإسلامية المتطورة أو منافستها. وقد وصلت هذه الغارات البحرية إلى مناطق بعيدة حتى ميناء عدن (عاصمة اليمن الاقتصادية الآن)، ومضيق هرمز (عمان) والساحل الشرقي لأفريقيا، ولكن التواصل كان منتظمًا ومستديمًا بشكل أفضل في ملاكا والتي أرسلت بعثة ولاء واحترام إلى الصين وفي المقابل تمتّعت بنفس الامتيازات والحماية الممنوحة للصينيين ضد المنافسين الإقليميين[49]. ويقال إن الأمير بارابيمشورا نفسه قد زار الصين ثلاث مرات بين 1411م و 1419م[50]. وبعد عام 1419م، توقّفت الصين فجأة عن إرسال غاراتها البحرية، ويعود السبب في ذلك جزئيًا إلى الاهتمام العسكري الكبير في الشمال وبسبب نظرة الإمبراطور الجديد واعتقاده بأن جهود الملاحة البحرية الحثيثة كانت مكلّفة جدًا. ويمكن القول إن فهم العلاقة بين ظهور ملاكا وغارات الزنج البحرية لا يزال غامضًا.

وهناك وجهة نظر أخرى حول ظهور ملاكا يمكن تناولها بالاعتماد على تاريخ جنوب شرق آسيا وليس على التاريخ الإسلامي لهذه المنطقة. وتشير وجهة النظر هذه إلى أن نجاح الأمير بارابيمشورا كان مجرد صدفة تزامنت مع غارات المينج البحرية وبالتالي جذبت انتباههم. وأصبحت ملاكا بعد ذلك الميناء الأسيوي المفضّل للصينيين. وقد أضعفت هذه العلاقة بعد انتهاء الغارات البحرية، ولكي تُعوِّض عمّا قد لحقها من ضرر، فقد بذلت ملاكا جهدًا لتصبح منفذًا رئيسيًا للمنتجات الجاوية. واستطاعت ملاكا أن تنافس بتأنٍ وروية ونجاح ميناء البيساي وموانئ أخرى لتصدير الفلفل والتوابل السومطرية[51]. ويتجاهل هذا التفسير إمكانية وجود شبكة إسلامية لكنه منسجم مع الاعتقاد بأن ملاكا المزدهرة كانت جزءًا من شبكة الملاحة البحرية الإسلامية على المحيط الهندي.

لم تكن ملاكا مدينة نائية بعيدة عن الحركة التجارية، لذلك فقد كان اقتصادها معتمدًا على التجارة البحرية القريبة منها. لقد وُضعت السياسات التجارية من أجل جذب أكبر قدر من النشاط التجاري. وقد وجدت حكومة ملاكا بغرض إدارة مشروع تجاري ضخم. وأنشأت الأسرة الحاكمة قوة بحرية لمواجهة القرصنة والقضاء عليها وجلبت إليها الرقيق من جنوب شرق آسيا للعمل كطواقم للسفن وعمال موانئ[52]. ووضعت الحكومة رسومًا مغرية، وكانت أحيانًا تحيد بهذه الطريقة عن قانون التجارة الإسلامي والذي يؤكد على توفير أفضل الاشتراطات والتسهيلات للمسلمين. ويُشير توم بيريز Tom Pires في كتابه Suma Oriental إلى أن الرسوم الجمركية كانت تفرض لتشجيع الحمولات التجارية. وكانت الرسوم في حدودها الدنيا المغرية مقارنةً بالرسوم في موانئ جنوب شرق آسيا الأخرى وخاصة الرسوم على القوافل البرية[53].

وقد حققت السياسات المدروسة غرضها في ملاكا فقد أصبحت ميناءً مزدهرًا في موقع وسيط، وبلغ عدد سكانها ما يقارب 50 ألف نسمة وربما وصل إلى [54] 200 ألف نسمة، وكانت النسبة الكبيرة من التُّجَّار الذين كانوا يزورون الميناء بشكل منتظم أو من المقيمين هناك هم من منطقة جوجارات جنوب آسيا، والبنغال، وساحل كروماندل Cromandel، وكان معظمهم من المسلمين وكان يتواجد فيها عدد كبير من الجاويين المسلمين والصينيين، والبعض كانوا من معتنقي الإسلام الجدد[55].

ومن بين هؤلاء الأجانب، كان الجوجارات أكثر نفوذًا. ولاحظ توم بيريز بأن ملاكا وميناء جوجارات التابع لكامبي كانا معتمدين على بعضهما بعضًا في تحقيق نجاحاتهما[56]. ولعله (أي توم بيريز) قد بالغ بإشارته إلى أن كانبي كانت معتمدة أكثر على ملاكا وذلك لأن كامبي كانت ميناء كبيرًا وموقعًا مهمًّا لأنشطة التجارة الكبيرة والمعقَّدة[57]. ومع ذلك فقد كان التبادل التجاري الأولي للسلع بين الميناءين مهمًّا جدًّا لنجاحهما معًا في تجارة فلفل جنوب شرق القارة وقطن الجوجارات. وقد فقدت الموانئ الجاوية والسومطرية أماكنها السابقة المرموقة فيما يخص التجارة البحرية للمناطق البعيدة وأصبحت تعتمد على ميناء ملاكا باعتباره المنفذ الرئيس الوحيد للفلفل والأرز المنتج في هذه الجزر[58].

إن عمق وأصالة الإسلام في ملاكا كان وما يزال يثير تساؤلات عدة. ولعل اعتناق حاكم ملاكا للإسلام وتحقيقه الواضح لمصالحه، وملاحظة أهل ملاكا المستمرة لمعتقدات الهندوس المرتبطة بالأرواح، وأخيرًا الابتعاد عن التعامل بالقانون التجاري الإسلامي، كل هذه مؤشرات تدور حول دوافع اعتناق الإسلام وحقيقته في ملاكا[59]. وتشترك ملاكا مع

بقية من الموانئ الأخرى في الشهرة أو الصيت حيث اتسم تعامل أهلها بالجفاء والقسوة. ولعل هذا التقييم لسلوك أهل ملاكا قد ذكره أحد البحارة العرب المشهورين، وهو أحمد بن ماجد، والذي وثّق انطباعاته عن سكان الموانئ في 1480م حيث يقول عنهم:

«ليس لديهم تحضُّر على الإطلاق ـ فلا تدري هل هم مسلمون أو لا ـ وهم لصوص، فالسرقة منتشرة بينهم وهم لا يكترثون إذا ما تبين كذبهم وغشهم في التجارة أو العمل.»[60]

ولكن الروابط الإسلامية كانت رغم ذلك مهمة. وكما كان الحال في موانئ عديدة جنوب آسيا، فقد ظهرت في ملاكا بعض الأساطير التي هدفت إلى إعطاء الشرعية للحكام. وعندما بدأ الميناء في التدهور في نهاية القرن السادس عشر وأصبح عرضةً لهجوم السفن الحربية الجاوية ثم بعد ذلك لهجوم البرتغاليين، التجأ سلطان ملاكا إلى التشبث بالإسلام وحاول أن يجعل من مينائه مكانًا يحج إليه الناس[61].

ملاحظة وتعليق حول: التعريب والأسلمة

إن ما يجدر الإشارة إليه هنا هو أن وصول واستقرار التجار المسلمين والوعاظ (الدعاة) إلى سواحل جنوب آسيا أو في أي مكان آخر كان يتبعه دخول أهل تلك المناطق في الإسلام، ومن ثم أسلمة تلك المناطق بشكل دائم عن طريق تبنِّي قواعد ومبادئ ونمط حياة المسلمين، وترتبط عملية الأسلمة هذه غالبًا بوجود بعض المؤسسات الشرعية والتعليمية. ولم يكن انتشار الإسلام أو اللغة العربية بالدرجة نفسها من الشيوع والتأثير والتأثر كما هو الحال في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا التي فتحها العرب الأوائل. وكانت عملية الأسلمة في المناطق البعيدة هذه عادة ما تُواجَه بتصلب ومقاومة الثقافة المحلية والعادات وفي بعض الأحيان كان وضع المسلمين كأقلية عاملًا سلبيًّا. وأما مسألة التعريب ونشر اللغة العربية وثقافتها فقد كان أمرًا مختلفًا أيضًا. فقد غيَّر من دخلوا الإسلام أسماءهم واستبدلوها بها أسماء عربية، ولكنهم لم يأخذوا عن العرب ألقابهم القبلية، حيث سبق أن حدث مثل هذا مع المعتنقين للإسلام في الشرق الأوسط. وكانت للغة العربية أهميتها، غير أنه لم يكن لها أثر كبير يذكر. ففي جنوب آسيا الساحلي، نجد المفردات والكلمات العربية قد وجدت طريقها إلى الاستخدام العادي غير المرتبط بالإسلام. ومع ذلك، نجد أن اللغة السنسكريتية Sanskrit للجوجارات واللغة الماليلالم Malayalam كانتا تستخدمان من قبل الهندوس والمسلمين على حد سواء مما حفظ لهم هويتهم اللغوية. وفي شرق أفريقيا،

كان للعرب المستوطنين هناك أثر كبير على اللغة المحلية غير المكتوبة « البنتو Bantu وعلى لهجاتها أيضًا. ونشأت بعد ذلك لغة جديدة سميت باللغة السواحلية Kiswahili. وعندما بدأت هذه اللغة تتخذ شكلًا مكتوبًا ، نجد أن الرسم العربي هو الذي تم تبنيه، ويعود تاريخ هذه الكتابة الأولى إلى القرن الثامن عشر. وأما في جنوب شرق آسيا، فنجد أن هناك تأثيرًا ملموسًا للغة العربية سواء من خلال مفرداتها أو رسمها (كتابتها) وقد أضافت اللغة العربية بعضًا من خصائصها على لغات شبه الجزيرة الملاوية وسومطرة وجاوة[62].

تقييم التجارة الآسيوية في العهد الوسيط

تشير بعض المدونات التاريخية الحديثة وتؤكد بأن الآسيويين كانوا قد شهدوا وضعًا تجاريًا مستقرًا ومربحًا نسبيًا قبل وصول الأوروبيين في القرن السادس عشر. وتمثل هذه الحالة جدلا مفتوحًا وخلافًا قائمًا كما سنرى. وثمة جدل فيه درجة عالية من الإقناع مضمونه أن تنظيم وتمويل هذه التجارة كان على الأقل متقدمًا بالقدر نفسه الذي كانت عليه الملاحة التجارية الأوروبية المعاصرة آنذاك، والتي كان معظمها محصورًا بشكل كبير على البحر الأبيض المتوسط[63]. وممن أسهموا في وجهة النظر هذه السيدة جينيت إبولوغود Janet Abu Lughod. والتي رأت بأن العالم الأوروآسيوي (العالم الكبير الذي يضم آسيا وأوروبا 1400-1300م) قد ربط آسيا بحرًا وبرًا بأوروبا. وكانت دوائر هذا النظام تتكون من مناطق تجارية متشابكة جعلت من الممكن، على سبيل المثال، وصول البضائع الصينية إلى البندقية بدون وجود طرق مباشرة بينهما[64]. ويمكن اعتبار سيطرة المغول على معظم آسيا بين 1250 و 1350م أحد العوامل التي استندت إليها جينيت في تحليلها لهذا الأمر، وكانت هذه المنطقة واسعة ومترامية الأطراف وتحوي داخلها طرق القوافل الآسيوية الواقعة تحت سيطرة المغول. وقد كان لحالة السلم The Pax Mongolica التي شهدها المغول دور في تسهيل التنقل التجاري على اليابسة بين العالم الأوروآسيوي، إلّا أنَّ ما ينبغي الإشارة إليه هو أن حالة الاستقرار هذه لم تدم سوى فترة قصيرة، وكان لها ما يميزها ويعطيها أهمية[65]. ولم يكن هذا النظام (الأوروآسيوي) هرميًا لكنه كان متوازنًا، بمعنى أنه لم تسيطر فيه قوة سياسية بعينها، ولم تُحدَّد منطقة بعينها لتأخذ نصيب الأسد من الاهتمام والاستفادة الاقتصادية. ومعنى التوازن كذلك أنه لم تتميز فيه ثقافة أو أيديولوجية محددة، ولكن السيدة جينيت ابولوغود فنَّدت هذه النقطة الأخيرة ودحضتها من خلال تأكيدها على الدور الكبير الذي لعبه المسلمون[66]. وقد شكَّكت جينيت وتحدَّت وجهة النظر التي تؤكد على وجود ذلك النظام العالمي خلال القرن الثالث عشر. وثمة وجهة نظر شاملة مفادها أن أول نظام

عالمي قد بدأ في الظهور في القرن الخامس عشر متخذًا من أوروبا قاعدةً له. وقد سبق هذا النظام ظهور الرأسمالية الصناعية والتي من خلالها تم ربط عدد قليل من المدن الاقتصادية الأوروبية الأساسية بمعظم آسيا والأمريكتين. ويرتبط هذا التفسير بكل من فرناند برودل Fernand Braudel والأب وولرستين Wallerstein[67]. وترى أبولوغود أن النظام الواقع في أوروبا لم يكن هو النتيجة التاريخية الوحيدة الممكنة في الماضي ولا في المستقبل[68]. وبحسب اعتقادها فإن النموذج (النظام) الذي لا يتقيد بالشكل الهرمي والمنفتح والذي يتسم بوجود مناطق رئيسية متعددة هو البديل الأمثل في حالة انهيار النظام العالمي الرأسمالي في الوقت الراهن.

وفي حين أن نظام القرن الثالث عشر يمكن أن يكون قد استطاع البقاء كنموذج مجرد، لكن تاريخه الحقيقي كان قصيرًا. وكانت دوائر ونقاط هذا النظام، بحسب ما تراه أبولوغود، قد تضرَّرت بشكل كبير في القرن الرابع عشر. وقد تم ذكر عناصر ومبرِّرات تفسيرها لذلك الضرر من قبل وهي: انتشار وباء الطاعون في القرن الرابع عشر. وانهيار نظام المغول، وضعف سلطنة دلهي وأخيرًا إغلاق الصين. ولم يقض الطاعون على المغول الذين حملوه فحسب بل إنه قضى على السكان حتى في المناطق البعيدة بما في ذلك المماليك في مصر وبعض مدن الولايات الإيطالية، وكلها كانت مواقع أساسية للنظام. إضافة إلى ذلك، فإن الانهيار السياسي للمغول كان يعني انهيار طرق القوافل التجارية البعيدة واضطراب النظم السياسية القائمة على اليابسة. وكانت سلطنة دلهي، والتي نخرها الضعف الداخلي في هذا الوقت، غير قادرة على صد هجوم التيمور، فقد تم نهب سلطنة دلهي في عام 1398م ولم تتعافَ بشكل كامل إلا في عهد المغول Mughal. واختار المينغ الصينيون،والذين سبق أن أزاحوا اليابون من الحكم في 1368م، أن ينظّموا التجارة الساحلية عن قرب، إلّا أن النتيجة كانت هي انخفاض حجم الحركة التجارية الأجنبية في الموانئ الصينية. وتعتقد ابولوغود أن كل هذه العوامل قد أضعفت التجارة الآسيوية والاقتصاد بشكل عام، وهي مشكلة لم يتم التغلب عليها في الفترة التي سبقت وصول الأوروبيين. وفي حين أن أبولوغود لم تتناول هذه القضية، فإنه يمكننا من خلال النظر إلى تفسيراتها أن نقول إن توسُّع المسلمين الناجح في آسيا في ذلك العهد، مثل توسعهم في سواحل الهند وجنوب شرق آسيا وشرق أفريقيا، لم يكن عظيمًا بالقدر الكافي مقارنة بالصعوبات المعاصرة آنذاك. ولم يكن كذلك أساسًا ملائمًا لسد الهوة الاقتصادية والتكنولوجية بين آسيا وأوروبا الغربية والتي بدأت في الظهور في القرن الخامس عشر.

وإن تفسير هذه الأحداث بطريقة واسعة وشاملة كما فعلت جينيت أبولوغود من شأنه أن يثير نقاشًا وجدلًا واسعين لكل من التفاصيل الدقيقة وكذا التصوُّرات العامة. وهناك أمر آخر مرتبط بانعدام الهيمنة السياسية للنظام كله. وقد رأى الأب وولرستين أنه في حين أن النظام، كما عرفته أبولوغود، كان حرًّا من هيمنة سياسية، فإن دوائر النظام نفسها كانت مرتبطة بأنظمة مسيطرة ومنظّمة بطريقة هرمية. وفي الحقيقة، كان وولرستين يُفضِّل أن يرى نظام أبولوغود كإطار شامل لسلسلة أو مجموعة من النظم الصغيرة تقارب ما أسمته دوائر في نظامها[69]. كما أن الهيمنة السياسية على النظام كله كانت غير عملية في زمن كانت تبحر فيه السفن بسبب حركة الرياح الموسمية، والذي كان له أثر بالغ على المكونات الأساسية للملاحة البحرية الآسيوية. وكانت الرياح القوية العاتية تبقى لأشهر في بعض الأحيان، ومن ثم كانت تجعل القيام برحلات الذهاب والإياب المتكررة أمرًا مستحيلًا يعيق عملية التواصل. وكان توقيت عمليات التواصل أمرًا تحدّده الظروف الطبيعية وليست الظروف أو الاعتبارات العسكرية أو السياسية، وهذا ما تعلّمه البرتغاليون فيما بعد[70].

وثمة نقطة ثانية مفادها أن مزيدًا من الاهتمام كان قد أُعطي للدور الصيني فيما يتعلق بظهور أو انهيار النظام. فقد حدثت الثورة الاقتصادية الصينية في القرن الحادي عشر، قبل الغزوات المغولية الاستثنائية منتصف القرن الثالث عشر، وتتطلب معرفة العلاقة بينهما مزيدًا من التوضيح[71].

أما النقطة الثالثة فتشير إلى أن النظام الأوروآسيوي لم يكن بدون عيوب، ولم تكن المسألة هي مجرد توقيت سيئ وحظ أسوأ قد أديا إلى انتهاء النظام وانهياره في القرن الرابع عشر ومن ثم ترك آسيا عرضةً لهجمات الأوروبيين في القرن السادس عشر. فعلى سبيل المثال، نجد أنه في حين عَمِل حُكم المغول على تسهيل التجارة عبر الطرق البرية، فإنه يمكننا القول بأن النظام العالمي لم يستطع أن يؤمِّن التجارة البحرية الإقليمية بشكل ملائم. وهذا التفريق مهم جدًّا لأن الأوروبيين كانوا سيصلون في وقت لاحق عبر البحر. وهناك دلائل ومؤشرات معتبرة توضّح وجود عمليات اضطهاد وقرصنة في المحيط الهندي والتي لا بد أنها قد أدَّت إلى توفير حماية كبيرة للسواحل من قبل، وأثناء، وبعد مرور القرن في الفترة من 1250 إلى 1350م. ونظرًا لجدلية مصطلح القرصنة، فإنه يتطلب تعريفًا يتناسب مع السياق الذي يستخدم فيه. فمعنى القرصنة هنا هو اشتمالها على أي نوع من الاستيلاء والمصادرة لأي سفن تجارية ناقلة أو شحن بحري، وغالبا ما يشمل ذلك احتجازًا لطاقم وربان السفن أو ركابها من أجل المطالبة بفدية، ويكون الدافع ماديًا ولا

توجد بالضرورة دوافع سياسية. وتنتشر مثل هذه العمليات في المناطق المضطربة أو أماكن وجود تنافس شديد. والقصد من توسيع هذا التعريف ليشمل كل الأنشطة والفعاليات التي تموّلها الحكومات. وقد سبق أن ذكرنا القرصنة في بحر الصين الجنوبي والهند وشرق المحيط الهندي والتي كانت تمثل حافزًا ممكنًا بقيام المينج بشن غاراتهم وحملاتهم البحرية. لقد كان الساحل الغربي للهند سيئ الصيت بسبب وجود حالات السلب والنهب في مياهه وكان ذلك قبل وبعد وصول الأوروبيين[72]. فقد حافظت دولة جنوب شرق آسيا (سريفيجايا: القرن 6 إلى القرن 13م) المهتمة بالملاحة البحرية على احتكار طرق التجارة بين الهند والصين عن طريق إبقاء سفن مسلّحة على مضايق ملاكا وفرض رسوم حماية، وهي بهذا تستخدم القوة للتحكم بالتجارة بطريقة سبقت بها البرتغاليين الذين جاءوا بعدها وفعلوا ذلك[73]. وتشير بعض المخطوطات التاريخية اليهودية (بعضها يعود إلى القرن 12 والنصف الأول من القرن 13م) إلى أن القرصنة المنتشرة والشديدة كانت في كلٍّ من البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر[74]. ويُطلعنا ابن بطوطة على أن السفن التي كانت تبحر في المحيط الهندي في منتصف القرن الرابع عشر كانت عادة ما تبحر برفقة مسلّحين كما كان يوجد على متنها رماة وجنود آخرون[75]. وأما السفن الصينية فقد كانت أيضا محمية بالسلاح بشكل أكبر. وذكر ابن بطوطة وجود رماة الأسهم على متن السفن الشراعية ورماة القذائف الحارقة[76]. وقد كان هو نفسه ضحيةً للقراصنة قبالة السواحل الغربية للهند[77]. لقد امتلك مسلمو ملاكا الملاوية قبل عام 1500م الآلاف من الأسلحة النارية ومدفعًا على النمط الصيني والذي تم استخدامه على السفن منذ القرن الثالث عشر[78]. ومن الصعوبة بمكان معرفة تكاليف الحماية من ضرر القراصنة أو معرفة إلى أي درجة كانت هذه الحماية قد أثّرت على النظام العالمي (الأوروآسيوي) الذي تناولته لوغود. في تحليلها المبين أعلاه. غير أن عددًا كبيرًا من المحاولات قد باءت بالفشل في حماية التجارة البحرية وهي جديرة بالاهتمام والنظر. وإن شكل وصورة التجارة البحرية الآمنة نسبيًّا قبل وصول البرتغاليين، والذين أتوا بمدافعهم المثبتة على سفنهم القوية، يجب أن يتغير نوعًا ما. فقد كانت التجارة الآسيوية قبل عام 1500م منفتحة سياسيًا أكثر مما كانت قد آلت إليه بعد محاولة البرتغاليين تأسيس وفرض حالة من الاحتكار الداخلي.

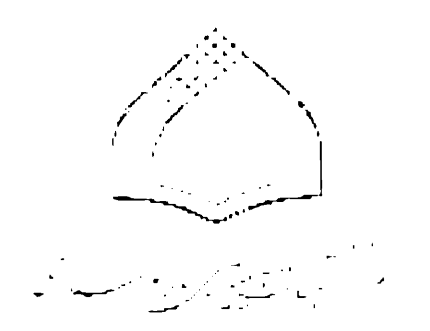
خاتمة الفصل

يتضح مما سبق أن ابولوغود تعارض وجهة النظر الأوروبية المفرطة التي تؤكّد وجود أنظمة عالمية. وبما أن هذا الفصل لا يتناول رؤية أبولوغود بخصوص العالم الأوروآسيوي

بشكل كامل في قرن معين، لكنه يتناول الملاحة البحرية الإسلامية بين القرنين الحادي عشر والخامس عشر، فإن من المفيد القيام بتقييم دور شبكات ومجموعات المسلمين التجارية وربطها بالتجارة البحرية الآسيوية بشكل عام. وبالنسبة لهذا العهد الوسيط، فقد كوَّن المسلمون شبكات رئيسية لعمليات النقل في ظل اقتصاد معقَّد ساعد على إيجاد نظام عالمي بين 1250 و 1350م. ووضع التجار المسلمون أنفسهم ضمن المزودين والمتاجرين بالرقيق والعاج في شرق أفريقيا، وضمن المنتجين للأرز والقطن في المناطق الداخلية للهند التي كانت غالبيتها من الهندوس، وكذلك كانوا ضمن تجَّار الحرير والخزف والحديد الصلب في الصين الكونفوشية. ولعل أهم الإمبراطوريات الآسيوية الواقعة على اليابسة، والتي كانت لها محاسنها ومساوئها فيما يخص التجارة البحرية، هما: الدولة المملوكية ومملكة المينج.

وفي القرون التي يتم مناقشتها الآن، نجد أن المسلمين من مناطق مختلفة قد كوَّنوا شبكات ملاحة بحرية موحَّدة ليست عن طريق هيمنة الإمبراطورية (الدولة) الإسلامية ولكن عن طريق كيانات سياسية مصغَّرة، وعن طريق الثقافة ونظريًّا من خلال وجود قاسم مشترك تمثَّل في الشريعة أو القانون. وإن وصفنا لشبكات التجارة بأنها إسلامية أو مرتبطة بالمسلمين يمكن أن يدلَّنا على نقطة مهمة وأخيرة عن العلاقة بين تجارة المسلمين وانتشار المجتمع الإسلامي، ومن الواضح أن وسائل وطرق الدعوة إلى الإسلام وإدخال الناس فيه كانت قد تطوَّرت من خلال التواصل التجاري والاجتماعي مع التجَّار المسلمين الأجانب المتميزين. وفي الحقيقة، يمكننا القول إن التطور والنمو الذي شهدته الشبكات التجارية في بداية الأمر يمكن أن يُعزى بشكل كبير أو حصري إلى مسألة الدخول في الإسلام. إضافة إلى وجود ملامح نفعية ودينية لهذه الظاهرة. ويؤكد بعض المؤرخين على العامل الأول، حيث إن اعتناق التاجر الآسيوي للإسلام يمكن أن يزيد من سمعته وثقته الائتمانية[79]. وأما القيمة النفعية (المصلحة التجارية) فهي تابعة وهي نتاج طبيعي لمن يدخل الإسلام من التجَّار ويحمل اسمًا إسلاميًّا[80]. ومن الجدير ذكره في هذا السياق وضع الحكام البوذيين في إقليم أراكان Arakan الساحلي لبورما والذين تسمَّوا بأسماء إسلامية ظنًّا منهم تحقيق بعض المصالح التجارية غير أنهم لم يعتنقوا الإسلام[81]. ويعتقد الرحالة البرتغالي دوارت باربوزا Duarte Barbosa (أواخر القرن 15م) بأن النجاح التجاري شجَّع على الدخول في الإسلام في ملاكا: «ونظرًا لأن العديد من المسلمين الأجانب كانوا قد أسسوا تجارتهم وأصبحوا أثرياء فقد مكَّنهم هذا من تحويل سكان تلك البلاد إلى مسلمين أيضًا»[82]. وما لوحظ كذلك هو أن الردَّة (الخروج من دين الإسلام) كان مُحرَّمًا، ومُوجِبًا لعقوبة الموت، لذلك كانت ظاهرة الردة نادرة في كل الأحوال. وعلى الرغم مما سبق، فإنه يَصعُبُ علينا

اعتبار وجود علاقة سببية ضيقة بين المبرِّرات التجارية وظاهرة الأسلمة. لقد كان تجار جنوب آسيا وشرقها ممن أبحروا إلى شرق أفريقيا وجنوب شرق آسيا هم تجار إيمان وعقيدة. ومهما كانت مبرِّرات ودوافع من اعتنقوا الإسلام، فقد شهد هذا العهد انتشارًا مستمرًا للمجتمعات الإسلامية من مقديشو الصومال إلى ملاكا الملايو (ماليزيا حاليًا).



هوامش الفصل الثالث:

(Endnotes)

1. 1. Claude Cahen, "Ikta'," The Encyclopedia of Islam, 2nd edn. (Leiden: E. J. Brill, i960-). Also, E. Ashtor, A Social and Economic History of the Near East in the Middle Ages (London: Collins, 1976), pp. 179-180.

2. Marshall G. S. Hodgson, The Venture of Islam, vol. 2, The Expansion of Islam in the Middle Periods (Chicago: University of Chicago Press, 1974), pp. 402ff.

3. S. D. Goitein, "The Rise of the Near-Eastern Bourgeoisie in Early Islamic Times," Cahiers d'Histoire Mondiale, vol. 3 (1957), p. 584.

4. Morris Rossabi, "The Muslims in the Early Yuan Dynasty," in John D. Langlois, ed., China Under Mongol Rule (Princeton: Princeton University Press, 1981), pp. 274-275-

5. William H. McNeill, The Pursuit of Power. Technology, Armed Force and Society Since AD. woo (Oxford: Basil Blackwell, 1983), pp. 43 and 59; D. R. SarDesai, Southeast Asia, Past and Present, and edn. (Boulder, CO: Westview Press, 1989), pp. 52-53.

6. Rossabi, "The Muslims in the Early Yuan Dynasty," in Langlois, ed., China Under Mongol Rule, pp. 292-293. Marco Polo commented on this hostility toward Muslims: see Jerry H. Bentley, Old World Encounters: Cross-Cultural Contacts and Exchanges in Pre-Modern Times (New York: Oxford University Press, 1993), P-143-

7. Rossabi, "The Muslims in the Early Yuan Dynasty," in Langlois, ed., China Under Mongol Rule, p. 275.

8. Leonardo Olschki, Marco Polo's Asia (Berkeley: University of California Press, i960), pp. 232-252.

9. Rossabi, "The Muslims in the Early Yuan Dynasty," in Langlois, ed., China under Mongol Rule, p. 283.

10. Ibid., p. 295. Notes I 113

11. Ibid., p. 264.

12. H. McNeill, Plagues and Peoples (Garden City, NY: Anchor Press/ Doubleday, 1976), ch. 4.

13. David Morgan, Medieval Persia, 1040-1797 (London: Longman, 1988), pp. 84-93.

14. A. S. Ehrenkreutz, "Bahriyya," The Encyclopedia of Islam, 2nd edn.. Supplement (Leiden: E. J. Brill, 1980).

15. David Ayalon, "Bayriyya," section II, The Encyclopedia of Islam, 2nd edn. (Leiden: E. J. Brill, i960-).

16. Ibid.

17. Ibid.

18. E.g., S. D. Goitein, Studies in Islamic History and Institutions (Leiden: E. J. Brill, 1966).

19. S. Y. Labib, "Karirni," The Encyclopedia of Islam, 2nd edn. (Leiden: E. J. Brill, i960-); Ashin Das Gupta, "Indian Merchants and the Trade of the Indian Ocean," in Tapan Raychaudhuri and Irfan Habib, eds., The Cambridge Economic History of India, vol. 1, c. 1200-c. 1750 (Cambridge: Cambridge University Press, 1982), pp. 411-412.

20. On Barsbay's limited naval activities, see Ayalon, "Bahriyya," section II, The Encyclopedia of Islam, 2nd edn.

21. E. Ashtor, Levant Trade in the Later Middle Ages (Princeton: Princeton University Press, 1983), p. 280.

22. Labib, "Karimi," The Encyclopedia of Islam, 2nd edn.; also, S. Y. Labib, "Les Marchands Karimis en Orient et sur l'Ocean Indien," in Michel Mollat, ed., Sociitte et compagnies de commerce en Orient et dans l'Ocean Indien (Paris: SEVPEN, 1970), pp. 209-214.

23. Janet Abu-Lughod, Before European Hegemony: The World System AD. 1250-1350 (New York: Oxford University Press, 1989), p. 230. See also Michael W. Dols, The Black Death in the Middle East (Princeton: Princeton University Press,1977), pp. 277-280.

24. Ashtor, Levant Trade, ch. i.

25. Stanley Wolpert, A New History of India, 4th edn. (New York: Oxford University Press, 1993), pp. 119-120.

26. Burton Stein, "South India: Some General Considerations of the Region and Its Early History," and "Vijayanagar c. 1350-1564," both in Tapan Raychaudhuri and Irfan Habib, eds., The Cambridge Economic History of India, vol. 1, c. 1200-c. 1750 (Cambridge: Cambridge University Press, 1982). Cf. Sanjay Subrahmanyam, The PoliticalEconomyofCommerce:Southern India, 1500-1650(Cambridge: Cambridge University Press, 1990), pp. 340-341. The cavalry horses, often used to fight two Muslim powers (i.e., the Delhi Sultanate and the Bahmani state) were obtained from Central Asia and the Middle East usually through independent Muslim merchants. Genevieve Bouchon, "Les Musulmans du Kerala a l'epoque de la decouverte portugaise," in Bouchon, L'Asie du Sud a l'epoque Grandes De'couvertes (London: Variorum Reprints, 1987), p. 30.

27.

إن التطور الناتج عن زيادة المواليد قد يكون له علاقة بالشريعة الإسلامية. فعندما تزوج المسلمون الأجانب بنساء من السكان الأصليين، كان يتوقع لجيل الأولاد أن يتربوا وأن ينشأوا على الإسلام ويتبعون هذا الدين مثل آبائهم. وكان النمو السكاني والتوسُّع هما أبرز سمات المجتمعات الإسلامية البنغالية، ولكن مثل هذه الأحداث لم توثق بشكل جيد.

Genevieve Bouchon, "Quelques aspects de l'Islamisation des regions maritimes de lTnde a l'epoque meclievale (XIle-XVIe siecles)," in Marc Gaborieu, ed., Islam et Socie'te' en Asie du Sud (Paris: Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 1986), p. 32.

28.

يتركز معظم أفراد طائفة البهرة في منطقة حراز التي تبعد عن العاصمة صنعاء اليمنية من جهة الغرب ما بين 80 و 90 كم، حيث يوجد ضريح حاتم الحضرات وهو الداعية الفاطمي الثالث حاتم بن إبراهيم المدفون شرقي حراز (توفي سنة 596هـ). وهذه الطائفة تنتمي إلى الإسماعيلية التي اشتهرت في اليمن باسم المكارمة وكلمة (مكارمة) تعود نسبتها إلى المكرم زوج الملكة أروى. كما توجد هذه الطائفة خارج اليمن في عدة دول منها الهند في حوالي (500) قرية ومدينة. ومراكزهم الرئيسية هناك بومباي، وجاجارت، ومهرا شاترا، ووراجستران، وتاميلاندو، وسورت. وهم موجودون في باكستان والخليج العربي ومصر والعراق وسوريا وشمال أفريقيا وبريطانيا وسيلان، وفرنسا وكندا ويبلغ عددهم تقريباً 12 مليون نسمة في العالم، بينما يرى البعض أنهم عشرة ملايين وآخرون يرون أنهم مليون واحد. (المترجم)

29. A. A. A. Fyzee, "Bohoras," The Encyclopedia of Islam, 2nd edn. (Leiden: E. J. Brill, i960-). Also, Paul E. Walker, "Bohras," Encyclopedia of Asian History (New York: Charles Scribner's Sons, 1988).

30. W. Madelung, "Khodja," The Encyclopedia of Islam, 2nd edn. (Leiden: E. J. Brill, i960-). Also, Paul E. Walker, "Khojas," Encyclopedia of Asian History (New York: Charles Scribner's Sons, 1988).

31. Bouchon, "Quelques aspects," in Gaborieu, ed., Islam et Socie'te, p. 33.

32. Subrahmanyam, The Political Economy of Commerce, ch. 6.

33. Bouchon, "Quelques aspects," in Gaborieu, ed., Islam et Societe, p. 32

34. Ibid., pp. 33-34. Also, Bouchon, "Les Musulmans du Kerala," in Bouchon, VAsie du Sud a l'&poque Grandes D6couvertes, pp. 21-24.

35. Ross E. Dunn, The Adventures of Ibn Battuta: A Muslim Traveler of the 14th Century (London: Croom Helm, 1986), pp. 222 and 225.

36. M. N. Pearson, "Calicut," Encyclopedia of Asian History (New-York: Charles Scribner's Sons, 1988). Genevieve Bouchon, "Un microcosme: Calicut au i6e siecle," in Denys Lombard and Jean Aubin, eds., Marchands et hommes d'affaires asiatiques dans l'Ocian Indien

et la Mer de Chine i3e-2oe siecles (Paris: Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 1988), p. 54.

37. Dunn, Ibn Battuta, p. 125

38. Ibid., pp. 126-127.

39. Ibid., p. 125-

40. John Sutton, A Thousand Years of East Africa (Nairobi: British Institute in Eastern Africa, 1990), pp. 63-64.

41. Philip D. Curtin, Cross-Cultural Trade in World History (Cambridge: Cambridge University Press, 1984), p. 121.

42. For example, see M. B. Hooker, ed., Islam in South-East Asia (Leiden: E. J. Brill, 1983).

43. Abu-Lughod, Before European Hegemony, p. 200.

44.

يشير لفظ الأوراسية جغرافيًا إلى المناطق الواسعة بين آسيا وأوروبا وخصوصًا مناطق تلاقي القارتين ولفظ الأوراسيين يعود إلى الجيل الخليط بين الدم الأوروبي والآسيوي بمعنى أن أحد الأبوين من آسيا والآخر من أوروبا. (المترجم)

45. McNeill, The Pursuit of Power, pp. 44-45.

46. Das Gupta, "Indian Merchants," in Raychaudhuri and Habib, eds., The Cambridge Economic History of India, vol. 1, p. 409.

47. G. Coedes, The Indianized States of Southeast Asia, ed. by Walter E Vella and trans, by Susan Brown Cowing (Honolulu: East-West Center Press, 1968), pp. 245-246 and p. 368, n. 97, in which it is explained that Parameshwara might have changed or added to his name, resulting in the identification of two separate rulers. Tome Pires identifies the convert to Islam as Parameshwara's son. See Tome Pires, The Suma Oriental: An Account of the East, from the Red Sea to Japan, written in Malacca and India in 1512-1515, trans, and ed. by Armando Cortesao (London: The Hakluyt Society, 1944). vol. 2,

pp. 239-240. For a slightly different version, see Barbara Watson Andaya and Yoneo Ishii, "Religious Developments in Notes I 115 Southeast Asia, c. 1500-1800," ch. 9 in Nicholas Tarling, ed., The Cambridge History of Southeast Asia, vol. 1, From Early Times to c. 1800 (Cambridge: Cambridge University Press, 1992), p. 516.

48. The chronicle is the Sejarah Melayu (Malay Annals). See Kenneth Hall, Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia (Honolulu: University of Hawaii Press, 1985), p. 230.

49. Ma Huan, Ying-Yai Sheng-Lan, "Overall Survey of the Oceans Shores" (1433), trans, and introduced by J. V G. Mills (Cambridge: The Hakluyt Society, 1970), pp. 108-109. On the Ming expeditions, see Mills' "Introduction," ibid., pp. 1-34, and Harapsad Ray, "China and the 'Western Ocean' in the Fifteenth Century," Satish Chandra, ed., The Indian Ocean: Explorations in History, Commerce and Politics (New Delhi: Sage Publications, 1987), pp. 115-119. See also Dianne Lewis, "Melaka," Encyclopedia of Asian History (New York: Charles Scribner's Sons, 1988).

ولا يوافق كثير من العلماء على أن التجارة كانت هي الحافز لحملات المينج، فمثلا، كان تشنغ هو المنظم والقائد والدبلوماسي والرجل الودود، غير أنه لم يكن تاجراً، ولم ينتج عن حملاته أي شركات تجارية.

"Noted in John K. Fairbank and Edwin O.Reischauer, China: Tradition and Transformation, revised edn. (Boston:Houghton Mifflin Co., 1989), p. 199.

50. Coedes, The Indianized States of Southeast Asia, p. 245.

51. Hall, Maritime Trade, pp. 215, 226-228, 230. See also C. Wake, "Malacca's Early Kings and the Reception of Islam," Journal of Southeast Asian History, vol. 2 (1964), pp. 104-128.

52. Luis Filipe Thomaz, "The Malay Sultanate of Melaka," in Anthony Reid, ed., Southeast Asia in the Early Modern Era: Trade, Powerand Belief?(Ithaca, NY: Cornell University Press, 1993), pp. 75

and 77- 53 Tom6 Pires, Sumo, vol. 2, p. 273. Later, the Portuguese were charged a high ten percent. Thomaz, "The Malay Sultanate," in Reid, ed., Southeast Asia, pp. 74, 78, and 87.

54. Thomaz discusses lhe higher estimates in ibid., p. 71. The lower figure is accepted by M. A. P. Meilink-Roelofsz, "Trade and Islam in the Malay-Indonesian Archipelago Prior to the Arrival of the Europeans," in D. S. Richards, ed., Islam and the Trade of Asia (Oxford: Bruno Cassirer, 1970), p. 150.

55. Luis Filipe Thomaz, "Malaka et ses communautes marchandes au tournant du i6e siecle," in Denys Lombard and Jean Aubin, eds., Marchands et hommes d'affaires asiatiques dans l'Ocean Indien et la Mer de Chine, i3e-2oe siecles (Paris: Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 1988), pp. 37-39.

56. "Malacca cannot live without Cambay, nor Cambay without Malacca, if they are to be very rich and prosperous," Tom6 Pires, Suma, vol. 1, p. 45.

57. K. N. Chaudhuri, Trade and Civilisation in the Indian Ocean: An EconomicHistory from the Rise of Islam to 1750 (Cambridge: Cambridge University Press,1985), p. 109.

58. M. A. P. Meilink-Roelofsz, Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago Between 1500 and About 1630 (The Hague: Martinus Nijhoff, 1962), p. 25; Rita Rose Di Meglio, "Arab Trade with Indonesia and the Malay Peninsula from the 8th to the 16th Century," in D. S. Richards, ed., Islam and the Trade of Asia (Oxford: Bruno Cassirer, 1970), p. 122.

59. On preference for local law, see Thomaz, "The Malay Sultanate," in Reid, ed., Southeast Asia, p. 79.

60. Shihab al-din Ahmad ibn Majid, quoted in translation by G. R. Tibbetts, A Study of the Arabic Texts Containing Material on South-East Asia (Leiden: E. J. Brill, 1979), p. 206. See also Thomaz, "The Malay Sultanate," in Reid, ed., Southeast Asia, p. 79. Ibn Majid is identified as the pilot hired by Vasco da Gama: see S. Maqbul Ahmad, "Ibn Madjid," The Encyclopedia of Islam, 2nd edn. (Leiden: E. J. Brill, i960-).

61. Thomaz, "The Malay Sultanate," in Reid, ed., Southeast Asia, pp. 80,88-89.

62. There is extensive material on Arabization and Islamization. An example for Southeast Asia: Anthony Reid, Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450- 1680, 2 vols.: vol. 1, The Lands Below the Winds (New Haven: Yale University Press, 1988); vol. 2, Expansion and Crisis (New Haven: Yale University Press, 1993)- An example for East Africa: J. Spencer Trimingham, Islam in East Africa (Oxford: Clarendon Press, 1964).

63 . Curtin, Cross-Cultural Trade, ch. 6; Abu-Lughod, Before European Hegemony, p. 275; Chaudhuri, Trade and Civilisation, p. 14; Archibald Lewis, "Maritime Skills in the Indian Ocean, 1368-1500," Journal of the Economic and Social History of the Orient, vol. 16, parts 2 and 3 (1973), p. 264. A source often cited in support of the contention about peaceful trade in the pre-European era is Auguste Toussaint, History of the Indian Ocean, trans, by June Guicharnaud (Chicago: University of Chicago Press, 1966), p. 101:

"وحتى وصول البرتغاليين، لم يكن المحيط الهندي قد أصبح مسرحًا لأية نزاعات عنيفة. فالقرصنة الأكيدة كانت دائمًا نشطة هناك ولكن

ذلك كان عملًا مشينًا مقارنة بالمعارك الضارية التي تلت الحملة البرتغالية الأولى"

64. The geographical foci of her eight links or circuits are: East Asia with Southeast Asia; the Silk Road; the Bay of Bengal with its littorals; the Arabian Sea with its littorals; the Persian Gulf region; the Red Sea region; the Mediterranean Sea region; Europe. See Abu-Lughod, Before European Hegemony, p. 34, figure 1.

65. Elizabeth Endicott-West, review of Abu-Lughod's book, The Journal of Asian Studies, vol. 49, no. 2 (May, 1990), pp. 349-350. Endicott-West points out that Mongol civil wars interrupted trade during the so-called Pax Mongolica.

66. In Before European Hegemony, Abu-Lughod allocates approximately 90 pages to Europe, 30 to non-Muslim South Asia and Southeast Asia, 35 to China, and 145 to the Islamic areas of South and Southeast Asia and the Middle East combined. Her analysis rests heavily on the Islamic contributions to the system.

67. Fernand Braudel, Civilization and Capitalism, isth-i8th Century, trans, by Sian Reynolds (New York: Harper and Row, 1982-1984); Immanuel Wallerstein, The Modern World System (New York: Academic Press, 1974-).

68. Abu-Lughod, Before European Hegemony, pp. 364 and 369-372.

69. Immanuel Wallerstein, review of Abu-Lughod's book, International Journal of Middle East Studies, vol. 24, no. 1 (Feb., 1992), pp. 128-131. There is some disagreement between the two scholars on how to define a world system.

70. Niels Steensgaard, "The Indian Ocean Network and the Emerging World-Economy, c. 1500-1750," in Satish Chandra, ed., The Indian Ocean: Explorations in History, Commerce and Politics (New Delhi: Sage Publications, 1987), p. 127. Notes I 117

71. Wallerstein, review of Abu-Lughod's book, International Journal of Middle East Studies, p. 129. See also McNeill, The Pursuit of Power, ch. 2.

72. Simon Digby, "The Maritime Trade of India," in Tapan Raychaudhuri and Irfan Habib, eds., The Cambridge Economic History of India, vol. 1, c. 1200-c. 1750 (Cambridge: Cambridge University Press, 1982), pp. 152-154.

73. SarDesai, Southeast Asia, p. 42; O. W. Wolters, Early Indonesian Commerce (Ithaca, NY: Cornell University Press, 1967), pp. 238-239 and 252.

74. Goitein, Studies, p. 348; also his A Mediterranean Society, vol. 1, Economic Foundations (Berkeley: University of California Press, 1967), pp. 327-332.

75. Dunn, Ibn Battuta, p. 219; Digby, "The Maritime Trade of India," in Raychaudhuri and Habib, eds., The Cambridge Economic History of India, vol. 1, p. 152.

وكانت هناك أسباب وجيهة للرحلات غير المسلحة وذلك بالإبحار خارج نطاق الموسم عندما يكون الطقس أكثر خطورة أو في حالة وجود سفينة ناقلة في حالة ضعيفة.

See R. B. Serjeant, "Maritime Customary Law Off the Arabian Coasts," in Michel Mollat, ed., Soctetts et compagnies de commerce en Orient et dans l'Ocean Indien (Paris: SEVPEN, 1970), pp. 199-201.

76. 74. Digby, "The Maritime Trade of India," in Raychaudhuri and Habib, eds.,The Cambridge Economic History of India, vol. 1, pp. 152-153.

77. Dunn, Ibn Battuta, pp. 246-247.

78. Reid, Southeast Asia in the Age of Commerce, vol. 2, pp. 220-221.

79. Dunn, Ibn Battuta, p. 249.

80. Hodgson, The Venture of Islam, vol. 2, p. 541.

81. Pamela Gutman, "Arakan," Encyclopedia of Asian History (New York: Charles Scribner's Sons, 1988). This occurred in the fifteenth and sixteenth centuries.

82. Duarte Barbosa, The Booh ofDuarte Barbosa: An Account of the Countries Bordering on the Indian Ocean and Their Inhabitants, Written by Duarte Barbosa, and Completed in About the Year 1518 AD., trans, and ed. by Mansel Longworth Dames (London: The Hakluyt Society, 1918-1920), vol. 2, pp. 171-172.



الفصل الرابع

أسلوب إدارة تجارة الآسيويين المسلمين

(في الفترة من القرن 16 وحتى القرن 18م)

لقد أثارت فترة التاريخ الآسيوي الممتدة من 1500 وحتى 1880م تقريبًا جدلًا مثيرًا للاهتمام يتركَّز معظمه حول مسألة الأيديولوجيا. وحدث خلال هذه الفترة أن بدأ الأوربيون في الظهور، لكن ذلك كان قبل أن يشتد عودهم ويقوى نفوذهم. ولعلَّ الجدل الأيديولوجي قد لعب دورًا في الوصول إلى النتيجة المفيدة المتمثّلة في طرح بعض القضايا وتدوين بعض المعلومات القيِّمة والتي ما كانت لتظهر لو لم يتم ذلك الجدل والنقاش. ولا يُوجّه عادةً هذا النقاش والجدل نحو آسيا المسلمة بالتحديد، لكنه يشمل المسلمين ويستوعبهم في سياق بالغ الأهمية بالنسبة لهم. ويهتم هذا الفصل والذي يليه بدراسة الفترة التي أثارت مثل هذه الرؤى والفرضيات بغرض التعرُّف على الإسهامات والمخرجات التي ستنبثق عن مثل هذه النقاشات العلمية المنهجية، وهذا بدوره سوف يُعزِّز من فهم دور المسلمين في تاريخ المحيط الهندي. كما يطرح الفصل الخامس تساؤلًا حول إمكانية التوفيق بين هذه الرؤى المختلفة.

وثمة دراسة بهذا الخصوص تم نشرها عام 1974م وهي عبارة عن كتاب بعنوان:

The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century: The East" India Companies and the Decline of the Caravan Trade" by the Danish scholar. Niels Steensgaard، وترجمة العنوان هي:

«ثورة التجارة الآسيوية في القرن السابع عشر: شركات الهند الشرقية وسقوط طرق القوافل التجارية» للكاتب الدنماركي نيلز ستينسجاآرد[1].

ويمثّل هذا الكتاب مرحلةً تأريخيةً مهمة وهي بالتحديد مرحلة التواجد الأوروبي في التجارة الآسيوية والتي يمكن اعتبارها حدثًا كبيرًا بدأ في الظهور أوائل القرن السادس عشر (1620م). فقد تبنَّت الشركات الإنجليزية والهولندية في الهند الشرقية طرقًا ونظمًا إدارية فاعلة مكَّنتها من جذب قدر كاف من التجارة وتحويلها إلى البحر بدلًا عن البرّ. وقد أدّى هذا إلى تعطيل التجارة الآسيوية من المناطق البعيدة عبر الطرق البرية بشكل كبير مع وجود تأثيرات ثانوية على الطرق المحلية والإقليمية. وينسجم هذا التحليل مع تفسير عالمي للتأريخ مرتبط بالأب وولرستين Immanuel Wallerstein والذي يرى أن آسيا كانت قد دُمجت ضمن نظام عالمي في الفترة بين القرن السادس عشر والتاسع عشر، وذلك لأن أنماط الإنتاج في آسيا كانت قد أصبحت أكثر تخصصًا وتكاملًا وترابطًا في مواجهة الطلب الأوروبي المتزايد[2].

وقد ظهر كتاب يحوي مجموعة من المقالات عام 1979م وعنوانه: "The Age of Partnership: Europeans in Asia Before Dominion, edited by Blair Kling and M. N. Pearson[3]" ومعناه« عصر الشراكة: الأوروبيون في آسيا قبل الهيمنة » حرّره كل من بلير كلينج وإم إن بيرسون. وعلى الرغم من أن هذا الكتاب لم يقصد منه التباين تحديدًا مع كتاب ستينسجارد، لكن العنوان ومغزاه يعكسان وضعًا تأريخيًا مختلفًا جدًا، ففي فترة الحركات الاستعمارية قبل حلول القرن التاسع عشر، نجد أن التأثير الأوروبي على آسيا كان محدودًا.

ولم يكن للأوروبيين قبل القرن الثامن عشر، سواء كانوا أفرادًا أو وكلاء لشركات تجارية، أيُّ ثقل يمكّنهم من إحداث تغييرات مهمة وكافية يمكن اعتبارها جوهرية. وفي حين أن الأوروبيين قد أثّروا على التجارة من المناطق البعيدة إلى أوروبا، نجد أنهم في آسيا قد اقتصروا على الاندماج بشكل محدود في التجارة المحلية والإقليمية والتميُّز قدر المستطاع. وحقّق بعضهم نجاحات مالية في حين فشل آخرون فشلًا ذريعًا. ورؤية «الشراكة» هذه منسجمة تقريبًا مع جزئية من التاريخ الماركسي بقيت مشكّكة في أفكار الأب وولرستين[4]. ويرى مؤيدو هذا الموقف أن الحكومات الاستبدادية منعت آسيا من الانتقال من النظام الإقطاعي إلى النظام الرأسمالي. وهي خطوة مهمة نحو الاشتراكية. وقد بقي الإنتاج والتجارة على النمط التقليدي حتى القرن التاسع عشر عندما تطوّرت الرأسمالية الصناعية المهتمة بأجور العمل بشكل كاف في أوروبا؛ لتطالب بعدها باستغلال المواد الخام الموجودة في آسيا مقابل وارداتها من البضائع المصنّعة. وما يَهمنا هنا هو التأكيد على أن

خطوط الأحداث التاريخية هذه ليست مرسومة دائمًا بشكل دقيق.

أوائل الإمبراطوريات الحديثة

لقد حدث خلال القرنين السادس عشر والسابع عشر أن سيطرت ثلاث ممالك على أجزاء من آسيا غالبيتها من المسلمين وهي1) إمبراطورية العثمانيين، وهم أتباع المذهب السني والذين توسّع حكمهم من آسيا الصغرى إلى شرق أوروبا وحتى العالم العربي في الشرق الأوسط، 2) دولة الصفويين في إيران، وهم أتباع المذهب الشيعي الاثني عشري والمنافسون للعثمانيين خلال القرنين السادس عشر والسابع عشر، 3) مملكة المغول Mughals والذين سيطروا على معظم الهند، لكنهم لم يسيطروا على جميع أجزائها على الإطلاق. أما في الصين الكونفوشية، فقد حلّت مملكةManchu Qing مانتشو كنغ محل المينغ الصينية. وفي حين أن كل الإمبراطوريات الأربع ظلت تتخذ من المناطق الداخلية غير الساحلية مقرات لها، فقد اتُّخذت بعض التدابير العملية فيما يخص الملاحة البحرية في نطاق المجال الأوروآسيوي وأدركت أهمية ذلك أكثر من أسلافها.

العثمانيون

لم يكن نجاح الإمبراطورية (الخلافة) العثمانية يرجع لكونها دولة عسكرية فحسب بل لكونها أيضًا دولة ذات حكومة ومجتمع يقومان على المفهوم المؤسسي. غير أن الإفراط في اتّباع النظام البيروقراطي مؤخرًا قد أعاق هامش المرونة الضروري. وكان هناك تحكم مركزي بالإدارة وامتلاك الأراضي والجيش. ونظرًا لكون الحكام من أتباع المذهب السني الإسلامي فقد أسّسوا دولتهم على هذا المذهب: حيث كان التعليم والقضاء يخضعان لموظف يلقب بـ شيخ الإسلام والذي كان يعينه الخليفة نفسه وكانت له مرتبة ومكانة عالية مثل الوزير الأعظم (رئيس الوزراء). وقد أصبحت المؤسسات المشهورة مثل النقابات وبعض الجماعات الصوفية القليلة والرئيسية مرتبطةً بالدولة. وخلال العهد العثماني الطويل والزاخر بالنجاحات، وجد مفكرو هذه الإمبراطورية السياسيون وقتًا لمراجعة الذات والنظر في المبرِّر أو التفسير العادي لوجود الدولة. ووضعت نظريتهم، ببساطة، فكرة وجود سكان زراعيين منتجين وآمنين يوفّرون عائدات ضرائب تساعد على دعم جيش أكبر من أي وقت مضى. وقد وسّع الجيش الفاتح المنتصر قاعدة الضريبة الزراعية وضَمِنَ توفير البيئة الملائمة لتشجيع القدرة الإنتاجية القابلة للضرائب. وقد فُهمت هذه النظرية نفسُها على أنها تطبق على اليابسة فقط (وليس على المناطق الساحلية)[5].

لقد استمر التوسع بحرًا وبرًا في أواخر القرن الخامس عشر، وتورَّط العثمانيون في صراعات بحرية مع البندقية. وقد تنافس كل من العثمانيين والفينيسيين(نسبة إلى البندقية) على موانئ الدولة البيزنطية السابقة في منطقة شمال شرق البحر الأبيض المتوسط. وقد فاز العثمانيون أخيرًا في تنافسهم هذا والذي ظل خلال الفترة من 1463 إلى 1502م، واستطاع العثمانيون الاستيلاء على بعض المناطق التابع للفينيسيين مثل Lepanto في اليونان. وخلال الفترة المتبقية من القرن السادس عشر، واجه العثمانيون معوِّقات للملاحة البحرية مع إمبراطورية هابسبيرج Hapsburg النمساوية ومع عاصمتها فييناً Vienna، والتي كانت تمثِّل قوة أساسية على اليابسة. وخلال القرن السادس عشر أيضًا، وسَّع العثمانيون نظام الاتفاقات التجارية والتي أدَّت لاحقًا إلى نتائج اقتصادية سلبية. وكانت هذه الاتفاقات المشهورة؛ في جزء منها، إنما هي محاولة من العثمانيين لتعزيز التحالف مع فرنسا ضد النمساويين. وقد اغتنم الفرنسيون ثم بعض الأوروبيين من بعدهم فرصة التجارة وتمتَّعوا بمزايا وتسهيلات قانونية على الموانئ العثمانية. وكانت هذه الترتيبات مفيدة ومتبادلة حتى قيام الثورة الصناعية في أوروبا. وبعد ذلك، كان الأوروبيون قادرين على الاستفادة من سهولة وصولهم المضمون إلى الأسواق العثمانية للحصول على البضائع الرخيصة المصنَّعة هناك، ومن ثم فقد سبَّب هذا ضررًا على الميزان التجاري العثماني.

وفي الفترة 1516 وحتى 1517م، ضاعف السلطان سليم الأول - والذي كان يطلق عليه «العابس» - من أراضي بلاده وعزَّز من مكانته بهزيمة المماليك في الشرق الأوسط؛ في مصر وسوريا وكذلك في سواحل شمال أفريقيا وفي منطقة الحجاز من بلاد العرب. وبالسيطرة على منطقة الحجاز، حصل السلطان العثماني على الشرعية بحكم السيطرة على الأراضي المقدسة في مكة والمدينة. وبناءً على ذلك، فقد ادَّعى العثمانيون حقهم في الخلافة والتي كانت قد أصبحت مجرد مسمًّى ومجرد رمز منذ قَتْل المغول للخليفة العباسي في بغداد عام 1258م. وقد تطلب إحياءَ منصب الخليفة توسيعُ تعريفه، ولم تكن للعائلة التركية العثمانية أية روابط نسب تجمعها بالقبيلة العربية التي ينتمي إليها النبي محمد (ص) وقد تمكَّنوا من إيجاد ذلك. وفي هذه الفترة وقبل موت السلطان سليم عام 1520م، كانت الإمبراطورية العثمانية في أوج عهدها.

وكان ضم أراضي المماليك قد وسَّع من السواحل العثمانية بشكل كبير ولم يكن هذا التطوُّر أمرًا عرضيًّا، فقد أدَّت إمكانية الملاحة البحرية إلى إيجاد بواعث ودوافع معقدة

للغزو في المقام الأول. وكان العثمانيون قد أرادوا لفترة معينة أن يعيدوا توجيه مسار التجارة الرائجة والرابحة في مصر وسوريا إلى إسطنبول أو حتى السيطرة على القاهرة مباشرة. وعندما ظهرت علامات الضعف العسكري على نظام المماليك، بدأ السلطان سليم بالغزو. وكان العثمانيون أيضًا على وعي بأن البرتغاليين قد ادَّعوا من قبل أن لهم موضع قدم في المحيط الهندي والخليج العربي وكانوا يحاولون الوصول إلى البحر الأحمر. وفي مرحلة سابقة، قدَّم العثمانيون للمماليك مساعدة في مجال بناء السفن والذين كانوا أنفسهم يحاولون إيقاف زحف البرتغاليين. وفي الفترة من 1516 إلى 1517م تزامنت الحاجة إلى حماية التجارة في القاهرة حتى ولو كانت قد تمت السيطرة عليها. وفي العام 1521م تولَّى سليمان مقاليد عرش الحكم بعد ابن سليم المشهور. وقد كتب أحد ضباط البحرية العثمانية ورسَّام الخرائط الذي يطلق عليه Piri Re'is بيري ريس كتابًا ذكر فيه سعة علمه حول بحار العالم، وبناءً على هذا، فقد رأى بوضوح النتائج الاقتصادية المؤلمة للتقدم الأوروبي. وقد شجَّع كتابُه هذا السلطان سليمان وحثَّه على طرد البرتغاليين[6]. ولم يتمكَّن العثمانيون من إغلاق البحر الأحمر في وجه البرتغاليين إلا بعد أن أحكموا قبضتهم على اليمن نظرًا لموقعها الإستراتيجي، وتم لهم ذلك بعد مواجهة صعوبات جمَّة.

لقد كان العثمانيون متردِّدين خلال الفترة من 1525 إلى 1640م بين توجيه جهودهم نحو البحر أو البرِّ، أو بين توجيه هذه الجهود نحو آسيا أو أوروبا. وعلى الرغم من بقاء البرتغاليين كمصدر تهديد في الخليج العربي، فقد اختار سليمان القيام بحملات برية بدأت في 1526-1323م باتجاه قلب أوروبا الشرقية. وأدَّت هذه الحملات إلى فتح المجر Hungary، وحقق هذا النصر للإمبراطورية أعظم توسُّع جغرافي (خريطة: 4.1). وتراجع العثمانيون أكثر بعد ذلك في عام 1530م، ووجَّهوا اهتمامهم إلى الخليج لكن بدرجة محدودة. وقد شنَّ العثمانيون من قبل حملات قليلة على البرتغاليين في شرق أفريقيا والهند الشرقية، إلا أن الأهداف الأساسية المرجوة كانت هي التصدِّي للبرتغاليين وإبعادهم عن جزيرة هرمز ذات الموقع الإستراتيجي على مدخل الخليج العربي وكذلك منافسة خصومهم الصفويين. وقد غزا العثمانيون شمال العراق وفتحوها وتولوا مقاليد الأمور فيها بدلًا من الصفويين، كما انتزعوا الجزء الجنوبي من قبضة مشائخ القبائل المستقلَّة المتماسكة هناك، حتى وصلوا في النهاية إلى الخليج عبر الطريق المنحني إلى ميناء مدينة الكويت. لقد كان الممر التجاري بين بغداد والبصرة مهمًّا جدًّا في الماضي وكان يمثِّل رصيدًا اقتصاديًا قيِّمًا للعالم الإسلامي، وقد كانت هناك فرصة أُخرى ليستعيد تلك المكانة. ولم يسبق منذ العهد الأول للعباسيين أن سيطرت قوةٌ إسلاميةٌ بمفردها على

شرق البحر المتوسط والعراق وتأمين وصولها إلى الخليج العربي. وخلال السنين السبعين التالية، تم تداول السلطة في بغداد لأكثر من مرة من قِبل قُوى مختلفة إلى أن سقطت بشكل نهائي على أيدي العثمانيين في عام 1638م.

وخلال تلك العقود من الزمن، تزايدت الصعوبات التي واجهت العثمانيين حتى أنهم أصبحوا غير قادرين من الناحية التجارية والقوة البحرية على الثبات والتماسك والصمود أمام الأوروبيين في الغرب. وكان العثمانيون قد تجرَّعوا مرارة الهزيمة في معركة ليبانتو Lepanto قبالة السواحل اليونانية الغربية حيث تعرَّض جزء كبير من أسطولهم البحري إلى الدمار من قبل القوات الأوروبية. وقد قام السلطان سليم الثاني ووزيره الأكبر مهمت سوكولو Mehmet Sokollo بالإشراف على إعادة بناء الأسطول، واستمرَّ العثمانيون بعد ذلك كقوة عظمى، غير أن أوروبا الوسطى والغربية ظلتا تشكلان تحدِّيًا كبيرًا لهم. إضافة إلى ذلك، فقد كانت الإمبراطورية الروسية المتقدِّمة تحتشد حول منطقة البحر الأسود. وكان العثمانيون يرون أن من الضروري أن يركِّزوا إمكاناتهم البحرية والعسكرية في الشمال والغرب. وفي المقابل، ضَعُفت وتقلَّصت البحرية العثمانية وكذا نشاطها التجاري في منطقة المحيط الهندي بالرغم من وجود بعض التجَّار الذين كانوا في الأصل من رعايا العثمانيين. وفي منتصف القرن الثامن عشر، ظهرت في بلاد العرب جماعة إسلامية أصولية تُسمَّى الوهابية حيث لم تشكِّل هذه الجماعة تحدِّيًا لشرعية السلطان الدينية فحسب، بل إنها أيضًا أنكرت مطالب العثمانيين وتواجدهم في الخليج العربي والبحر العربي.

وبالنظر إلى ما سبق وبالاستفادة منه، يمكننا القول بأن العثمانيين لم يكرِّسوا جهودهم وإمكاناتهم بدرجة كافية في منطقتي الخليج والبحر الأحمر، ولعلَّهم قد فوَّتوا على أنفسهم فرصة إقامة إمبراطورية آسيوية ذات نفوذ بحري. وثمة وجهة نظر أخرى تناقض ما سبق وهي أنه في عام 1526م ومع بداية تحريك حملتها الرئيسية داخل أوروبا الشرقية، فإن الدولة العثمانية بذلك كانت قد قرَّرت بوضوح الرغبة والاستمرار في التوسُّع على اليابسة والذي كان يعتبر المصدر التقليدي لقوَّتها[7].

(خريطة: 4.1: الشرق الأوسط : القرن 16 إلى أوائل القرن 17م)

الصفويون

نشأ الصفويون من رحم الدولة التركية العسكرية التي سادت الشمال الغربي لإيران في نهاية القرن السادس عشر. وقد أنشأوا مؤسساتهم بالتعاون مع الإداريين البيروقراطيين الإيرانيين الذين تبنوا الموروث والأنماط الساسانية والعباسية التوسعية في الماضي وكان لديهم بعض النماذج العثمانية المعاصرة في مجال الإدارة. وكانت المؤسسات الصفوية أقل نجاحًا من المؤسسات العثمانية، ويعود السبب في ذلك جزئيًا إلى التوتر الذي كان قائمًا بين العسكريين الأتراك والإيرانيين الإداريين.

وقد عزز الصفويون اختلافهم بدرجة كبيرة عن العثمانيين السُّنَّة، المنافسين الرئيسيين لهم في المنطقة، وكان ذلك من خلال فرضهم المذهب الاثني عشري الشيعي واعتباره المذهب الديني الرسمي لدولتهم. وكان الصفويون الأوائل قد نشأوا على الطريقة الصوفية أو «الصفوية» والتي كانت سائدة بين القبليين الأتراك في شمال غرب إيران. وقد تضمّنت المعتقدات الصوفية المبتدعة أفكارًا عديدة تم أخذها من المذهب الشيعي. وقد قرّر إسماعيل، مؤسّس هذه المملكة، بوضوح بأن مذهب التشيُّع الأصيل هو الأفضل والأولى بالاتباع من طريقته المنتقاة والمبتدعة إقليميًا، وكان غرضه من ذلك هو بناء إمبراطورية شيمية. وكان الكثير من الصفويين قد ظنوا بأن «إسماعيل» هو الإمام الثاني عشر العائد. غير أن الأمور بدت واضحة بعد ذلك بأن الصفويين لم يكونوا ليدركوا آمال رؤية المهدي المنتظر أو الغائب[8]. وبحسب الفهم الاثني عشري، فإن أي حكومة تقوم في ظل غياب الإمام الثاني عشر هي ناقصة، وبناءً على هذا فقد ظل القادة الدينيون الشيعة والعلماء وغيرهم من المرجعيات بعيدين عن النظام. ونظرًا لافتقارهم إلى التأييد الديني الواضح، فقد اعتمد الحكام الصفويون بدرجة أكبر على التشريعات التي كانت سائدة قبل دخول الإسلام إلى إيران. فعلى سبيل المثال، نجدهم قد أحيوا بعض الرموز القديمة لإمبراطوريتهم قبل الإسلام، مثل الشمس والأسد ولقب «شاه» والذي يعني ملك. وحدث بعد ذلك أن تم الجمع والدمج الصعب بين معالم الإمبراطورية القديمة وملامح المذهب الشيعي المحافظ على الرغم من استناد المنهجين معًا على مرجعيات متناقضة. وخلافًا لما قام به العثمانيون من تبنٍّ للنظام المؤسّسي الإسلامي مثل التعليم والقضاء، فقد فشل الصفويون في استمالة القادة الشيعة ومؤسساتهم التي كانوا يسيطرون عليها وإقناعهم بالعمل كمدرسين وقضاة.

لقد حافظ كثير من المرجعيات الشيعية على علاقاتهم بعامة الناس واستطاعوا أن يؤثروا على الرأي العام ضد أي أعمال أو تدابير أو قرارات تقوم بها الدولة الصفوية أو الأنظمة التابعة لها والتي كانت تعتبر في نظرهم خارجة عن الدين. ولم يؤثر الاختلاف الديني بين العثمانيين والصفويين على التشريعات التجارية ذات العلاقة. لكنها فرضت قيودًا على التنافس التوسُّعي (الإمبراطوري) والذي يشمل التجارة مثل تجارة الحرير عبر القوافل البرية.

لقد تنافس الصفويون مع العثمانيين للسيطرة على العراق والمنطقة الممتدة شمالًا إلى القوقاز، بما في ذلك أجزاء كبيرة من أرمينيا القديمة وكردستان. وعلى الرغم من تحقيقهم لبعض الانتصارات في بادئ الأمر، فقد كان الصفويون غير قادرين على الاحتفاظ بكل ما اكتسبوه من الأراضي. ولم يكن لسقوط بغداد بأيدي العثمانيين عام 1530م، المذكور آنفًا، أي آثار أو نتائج اقتصادية فحسب بل إن ذلك كان يعني أن الأضرحة والأماكن الشيعية المقدسة في تلك المنطقة قد أصبحت تحت السيطرة العثمانية السنية[9]. ومن جهة الشرق وصل الصفويون إلى طريق مسدود مع دولة الأوزبك uzbegs القبلية في آسيا الوسطى. وأما في الشمال فقد كان عليهم أن يقلقوا مثل العثمانيين وأن يهتموا أكثر بنوايا التوسع الروسي. وعلى الرغم من انتشار الشيعة الاثني عشرية في شرق بلاد العرب (الجزيرة العربية) وموانئ الجزيرة، فإن الخليج العربي لم يوفِّر مجالًا للتوسُّع بسبب افتقار الصفويين إلى القوة البحرية لمواجهة أي مخاطر محتملة.

لقد كان الصفويون غير قادرين على توسيع رقعة بلادهم على اليابسة والمعتمدة على الضرائب وكان يتم إغلاق الخليج العربي في وجوههم من قبل العثمانيين في البصرة ومن قبل البرتغاليين، ورغم ذلك، فقد كان عليهم أن يبحثوا عن طرق مختلفة لاستعادة قوتهم ومكانتهم. وفي عهد حكم الشاه عباس في الفترة من 1588 وحتى 1692م، استطاع هذا الحاكم أن يزيد من عمر دولته ولو لفترة قصيرة من خلال إدخال إيران في نشاط التجارة العالمية. وتقدَّم الشاه عباس بطلبات وعروض إلى دول شمال أوروبا والتي كانت قد لحقت البرتغاليين إلى منطقة الخليج. ورد الإنجليز أولًا من خلال دخولهم في ترتيبات تجارية وموافقتهم على توفير قوة بحرية لطرد البرتغاليين من جزيرة هرمز والذي تحقق في عام 1622م. كما قام كل من الهولنديين والفرنسيين بعقد اتفاقيات تجارية مع حكومة الشاه عباس[10].

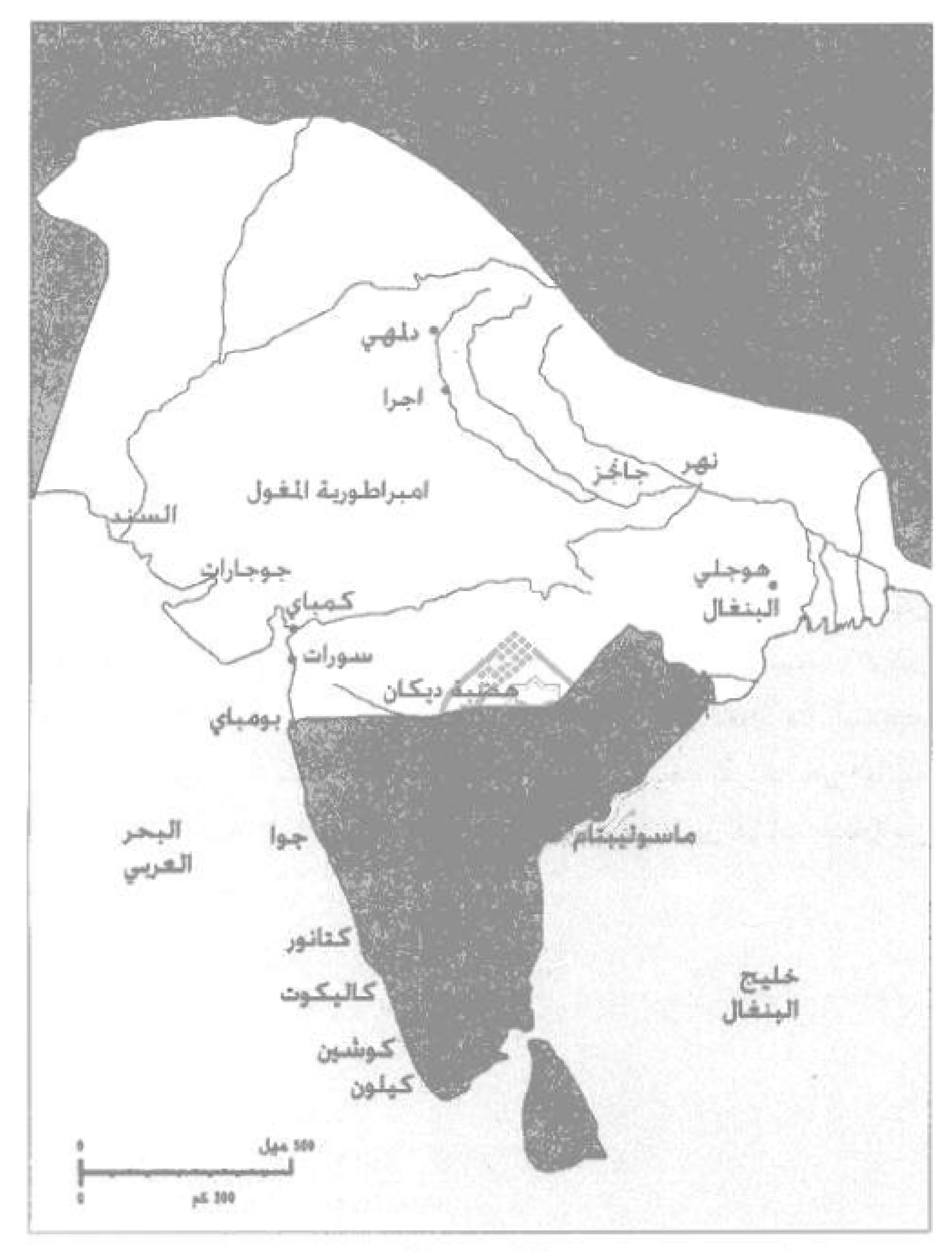
ما الذي كان يجب على الشاه عباس أن يقدمه لدول شمال أوروبا؟ في أول الأمر، كان الشاه يأمل في القيام بعمل متضافر ضد البرتغاليين باعتبارهم عدوًا مشتركًا. ويُعدّ التعاون التجاري الذي حقّقه الشاه عباس أهم من أي تعاون عسكري كان يمكن تحقيقه، فقد استطاع عرض بضاعة مهمة ومرغوبة وهي الحرير. واحتكر الشاه عباس إنتاج وبيع الحرير في نطاق مملكته ومن ثم فقد استفاد من هذا الوضع من خلال الطلب المتزايد في أوروبا على الحرير الخام والأقمشة والسجاد المصنوعة منها[11]. واستطاع الشاه عباس، من خلال بيعه الحرير إلى أوروبا، الالتفاف على التجّار الوسطاء العثمانيين وزاد من نصيب وحصة إيران في السوق مقارنةً بالحرير الذي ينتج في سوريا العثمانية. ويميل بعض المؤرخين الذين يعتبرون الصفويين مستشرقين مستبدين إلى القول بأن المركزية الاقتصادية المفرطة مضرّة على المدى البعيد، في حين أنه على المدى القصير، نجد أن عائدات التجارة التي ولّدتها الصادرات الفارسية كانت فرصة عظيمة ونعمة للاقتصاد الصفوي[12]. وأصبحت مدينة أصفهان هي الواجهة المالية المتميزة التي تعكس الإسلام الفارسي بموقعها الوسيط قبالة جزيرة هرمز غير أنه تم تغيير اسمها إلى بندر (ميناء) عباس نسبة إلى الشاه. وأصبحت بعد ذلك مركزًا تجاريًا مهمًا.

وقد أدى ضعف الحكام الذين خلفوا الشاه عباس إلى ترك إيران عرضةً للتجزئة والتقسيم والغزو. فقد أساؤوا إدارة العائدات وفشلوا في إنجاز الاستثمارات الضرورية في مجال الري والطرق مما سبّب تراجعًا وتدهورًا للبنية التحتية الزراعية. وبدأ الجيش المقيَّد والخامد في التدهور. وبحلول العام 1722م، عندما قام أحد الأمراء الأفغان القبليين بالسيطرة على أصفهان، كان النفوذ الصفوي قد تلاشى، وهو ما جعل بدوره المنطقة في مواجهة مع الجماعات القبلية. وكان نادر خان Nadir Khan هو أهم المنافسين البارزين الذين حكموا جنوب إيران في 1730 و 1740م ولقّب نفسه بعد ذلك بـ« الشاه». ولعل فهمه وإدراكه لمحدودية نفوذه على اليابسة، قد أعطى أهمية للقوة البحرية. وقد شرع في شراء وبناء السفن إضافة إلى الاستيلاء على السفن التي جعل على متنها طواقم من العرب وذلك لأن القبائل الأتراك الفارسيين كانوا يفتقرون إلى الخبرة في مجال الملاحة البحرية. ولم تكن تلك الجهود كافية. ففي عام 1740م، حدث تمرُّد أدى إلى وقوع العديد من السفن الناقلة في أيدي مُلّاك جُدد على الجانب العربي

للخليج. وحاول الشاه نادر خان إعادة بناء قوته لكنه عجز عن تحقيق هدفه الخاص بالملاحة البحرية قبل وفاته في عام 1747م.

المغـول Mughals

لقد أسّس المغول، الذين ترجع أصولهم إلى آسيا الوسطى، موطنًا لهم في شمال الهند في الفترة من 1526 و 1556م (خريطة: 4.2). وعلى الرغم من حدوث بعض النزاعات من وقت لآخر مع معاصريهم الصفويين، فقد استطاع المغول أن يحافظوا على علاقات سياسية وثقافية مع إيران من خلال الدبلوماسية والزواج من العائلة الملكية. وكلمة موغال Mughals هي تحريف لكلمةMongol بمعنى مغول، حيث سميت المملكة نفسها تيموري Taimori إشارة إلى زعمهم أنهم ينتسبون إلى المغول Mongol وبالتحديد إلى تيمورلنك Taimur The Lame، والذي زعم كذلك انتسابه إلى جنكيز خان من جهة أمه. ويمكن القول بأن مزاعم المغول التيموريين بانتسابهم إلى تيمورلنك تشير إلى استمرار الركون على القوة والمكانة واعتبارهما منطلقًا للوصول إلى الحكم. وكان المغول، مثل أسلافهم في سلطنة دلهي، أقليةً مسلمة تأثرت بالثقافة الفارسية وبسطت نفوذها على الغالبية الهندوسية. ودخل في الإسلام آنذاك كثير من الآسيويين عن طريق كيانات مختارة من جماعات الأخوة الصوفية.



(خريطة : 4.2: مغول الهند في العام 1600م تقريبًا)

وكان المغول أكثر قوة من الناحية العسكرية والسياسية مقارنةً بسلاطين دلهي. وقد عمل المدبّر والمخطِّط للنظام المسمى أكبر Akbar، والذي حكم من 1556 إلى 1605م، على توسيع تواجده العسكري داخل أحد أجزاء هضبة ديكانDeccan جنوب آسيا الوسطى. ويُفضِّل البعض مقارنة الحاكم أكبر بمعاصرَيه: السلطان العثماني سليمان والشاه الصفوي عباس. ومن أهم إنجازات الحاكم أكبر قيامه بتدعيم وتثبيت إمبراطوريته الجديدة في ظل الجمع بين القوة العسكرية والإدارية للأراضي التي بسط نفوذه عليها وكانت تفرض عليها الضرائب بشكل منتظم. وكانت الفكرة هي إيجاد توازن بين الجيش والبيروقراطية الإدارية وإعطاؤهما صلاحياتهما من أجل استقرار الحكومة المركزية. ولا شك أن الفكرة أو الفرضية التي تجعل من السيطرة على الأرض أساسًا للنفوذ صائبة ولا يعتريها الخطأ. وقد حاول الحاكم أكبرُ التغلبَ على المشاكل الظاهرة في نظام حكم الأقلية المسلمة للهندوس عن طريق تخفيف القوانين التي كانت تثقل كاهل غير المسلمين وعن طريق تأسيس طائفة دينية تابعة له يتم فيها الجمع بين الموروث الهندوسي والهندي وتطعيمها بالمبادئ الإسلامية. وكانت جهود الحاكم الحثيثة لتنظيم حكمه وتحقيق الانسجام والتسامح الديني قد اندثرت بعد وفاته عام 1605م[13].

وخلال فترة حكم أكبر، تمكن المغول من الوصول إلى البحر العربي وخليج البنغال معًا. وقد سيطروا على سلطنة جوجارات عام 1573م والتي ظلت مستقلة عن دلهي منذ القرن الرابع عشر. وبحلول العام 1570م انهار ميناء جوجارات الرئيسي كامبي. ونتيجة لذلك تحوَّلت التجارة إلى ميناء سورات surat جهة الجنوب والذي أصبح بعد ذلك الميناء الرئيسي لمغول الهند. وقد سيطر المغول كذلك ووصلوا عام 1576م إلى كلٍّ من: إقليم البنجاب الكبير بجميع موانئه التجارية مع ساحل الكورومانديل Coromandel، والموانئ البورمية والتايلندية. وإلى جنوب شرق آسيا. وقد كان لهذا التوسُّع من الساحل إلى الساحل أثر في تحسين ورفع كفاءة إيصال ونقل المنتجات من الداخل (البَرّ) إلى الموانئ، ولم يكن له أثر على توسُّع الإمبراطورية في الخارج[14]. كما قام الحاكم أكبر بتشييد طرق إضافية أدَّت إلى زيادة حجم البضائع المنقولة عبر الطرق الداخلية الواقعة ضمن سيطرتهم بدلًا من نقلها عبر السفن البحرية من ميناء إلى آخر على امتداد الساحل الهندي[15]. وكان البرتغاليون قد دعَّموا وجودهم في موانئ مختلفة على امتداد السواحل الشرقية والغربية معًا، بما في ذلك مناطق خارج نطاق إدارة المغول. وحيثما كان للبرتغاليين نفوذ على السواحل، مثل ساحل هوغ Hugh في البنغال، نجدهم قد استفادوا واستغلوا إمكانية الاستثمار فيها، وشجعهم على ذلك وجود البرتغاليين، إلا أنهم

تحمّلوا أيضًا النتائج السلبية التي أضعفت التجارة بسبب القراصنة البرتغاليين والآسيويين والذين كان بعضهم يختبئ في آراكان Arakan على ساحل بورما.

وفي فترة حكم شاه جاهان Jahan ثم بعدها أورانج زيب Aurangzeb خلال القرن السابع عشر، بدأ المغول في إظهار اهتمام أكبر بالبحار لأغراض دفاعية وتجارية. ففي 1660م على سبيل المثال، قام الحاكم المغولي في البنجاب بإيقاف وضبط القراصنة الأوراسيين ووسّع نفوذ المغوليين بشكل مؤقت إلى منطقة آراكان[16]. وغزا الحاكم أورانج زيب منطقة جولكوندا Golconda الواقعة شمال الكوروماندل Coromandel وتمكن من السيطرة المؤقتة على مينائها ماسوليباتانم Masulipatnam والذي أصبّح مُهمًا جدًّا؛ لأنه تتم فيه عملية تبادل الأقمشة المحلية مقابل الحصول على الفلفل من جنوب شرق آسيا، ولم يؤد هذا إلى جذب تجارة المسلمين فحسب، بل جذب إليه تجارة الهولنديين والإنجليز[17]. وعلى جانب آخر من الإمبراطورية، حيث يوجد التنافس الكبير من قِبل أسطول الهندوس الماراثاس Marathas والمرادرز Marauders من موانئ مالابار Malabar.، ارتفع عدد سفن المغول في ميناء سورات الهندي من خمسين سفينة تقريبًا إلى أكثر من مائة، وكانت معظم السفن الجديدة كبيرة الحجم. وكان يتواجد هناك أيضًا أسطول عربي مستأجر يعمل لصالح المغول وكان مرساه جنوب بومباي[18]. وقد رحب الحكام والمسؤولون ممن لهم استثمارات في مجال التجارة بالأوروبيين في ميناء سورات وحاولوا إثراء الخزينة العامة من خلال فرض الرسوم والضرائب. وخلافًا لما كانت عليه بعض السياسات الساحلية الصغيرة التي اعتمدت على التجارة البحرية، فلم يكن للمغول أية سياسات أو خطط إستراتيجية مرتبطة بالملاحة البحرية[19].

وكان أورانج زيب المعروف بـ « الماجير "Almagir" هو آخر حاكم مغولي قوي استمر حكمه من 1658 وحتى 1707 م. إضافة إلى سياسة الاستغلال التي انتهجها الحاكم أورانج زيب كما ذكرنا سابقًا والتي كانت لها آثار مباشرة على الملاحة البحرية، فقد كان عليه أن يقضي معظم وقته في ضبط واخضاع المتمردين في الإقليم بمن فيهم من المسلمين البنغال، والهندوس الباراثاس في وسط الهند والسيخ Sikhs في إقليم البنجاب. وكان عليه كذلك أن يتعامل مع الزيادة المفاجئة في أعداد القبليين من بين الراجبوتس Rajputd والجاتس Jats في الشمال الغربي وكذلك زيادتهم التي استمرت خارج نطاق حكمه خلال القرن الثامن عشر[20]. وفي محاولة لإيقاف تدهور السلطة المركزية، قام أورانج زيب بإعادة فرض الشريعة الإسلامية على غير المسلمين. ولم تؤدِّ هذه الخطوة إلى الاستقرار، بل إنها أسهمت في تعزيز العزلة بين كثير من رعاياه.

تعد الصين إحدى الإمبراطوريات المهمة التي لها علاقة بالملاحة البحرية خلال هذا العهد حيث استمرت هذه الإمبراطورية في مواجهة وتحدّي الصورة الانعزالية المرسومة في أذهان الآخرين عنها. فقد كان معظم النمو الاقتصادي فيها محليًا حيث تزايد التبادل التجاري للمنتجات ضمن المناطق الصينية. لقد حكم المينج الصين حتى 1644م، وحلّ محلّهم بعد ذلك حكم مملكة مانتشو كينج Manchu Qing والتي ظلت تحكم حتى أوائل القرن العشرين. وقد توسّعت التجارة الخارجية خلال مرحلتين هما[21]: 1) المرحلة الأولى التي حدثت بين 1590 و 1620م في العهد الأخير من حكم المينج، ويبدو أن السبب في ذلك هو التنافس البحري مع اليابان الذي أعقب عقودًا زمنية من الفوضى في مجال الملاحة البحرية.[22] 2) والمرحلة الثانية والتي حدثت خلال فترة حكم الكينج Qing، أواخر القرن الثامن عشر وبداية القرن التاسع عشر حيث ارتبطت هذه المرحلة بتواجد الأوروبيين. ومن النقاط التجارية المهمة منطقة الكانتون Canton حيث تركّزت فيها التجارة الأوروبية، ثم المناطق التالية: أمووي Amoy وفوزو Fuzhou وماكاو البرتغالية Macao وتايوان ومانيلا الأسبانية Spanish Manila والتي كان يتواجد فيها مجتمع صيني. وكان ميناء بانتن Banten ذو الغالبية المسلمة على ساحل جاوة Java هو نقطة التواصل التجارية المهمة للتجارة الصينية في جنوب شرق آسيا في 1682م، وقد قام الهولنديون بضم بانتن إلى مناطق نفوذهم. وكانت اليابان، والتي تُعدُّ مصدر معظم الفضة التي تصل إلى الصين، تلعب دورًا مهمًا في الملاحة البحرية في شرق آسيا على الرغم من افتقارها النسبي للتواصل مع الشبكات الإسلامية وانغلاقها على معظم الأوروبيين.

لقد كان للمسلمين سواء الصينيين أو الأجانب رصيد محدود في مجال الملاحة البحرية الصينية أقل بكثير مما كان لهم في السابق. وكانت الواردات والصادرات في هذه الفترة في أيدي التجّار الصينيين وموظفي الموانئ، وكان بعض هؤلاء من المسلمين لكنهم كانوا قد اندمجوا في أساليب وأنماط التجارة الصينية. وكان من النادر أن تبحر السفن الصينية بعيدًا تجاه الغرب أبعد من ساحل تايلاند. وفي حين أن شبكات الملاحة البحرية الإسلامية بدت غير قادرة على التوسع المباشر داخل الصين، فإننا نجد أنها كانت مرتبطة بالتجارة الصينية بطريقة غير مباشرة في جنوب شرق آسيا. وقد لاحظ أحد المراقبين الأوروبيين في القرن السابع عشر أن بعض الصينيين قد «تحوّلوا إلى جاويين»، أي دخلوا في الإسلام ومن ثَمّ فقد غيّروا هويتهم السياسية والثقافية[23]. إن المراجع التي تذكر تأريخ التجار الصينيين

المسلمين قليلة وغير دقيقة. فعلى سبيل المثال، يشير أحد المصادر الهولندية إلى أنه في عام 1661م كان المسلمون الهنود في ساحل كوروماندل قد أرسلوا سفنًا محملة بالبضائع التجارية إلى فيتنام واليابان، عن طريق شراكة تجارية مع التجار الصينيين المسلمين، أملًا في تكوين علاقات تجارية[24].

وتوجّه بعض المدونات الموثوقة اهتمامها التاريخي نحو المسلمين الأجانب المتمركزين في الشمال الغربي ممن كان المينج والكينج ينظرون إليهم على أنهم يشكلون تهديدًا اقتصاديًا وسياسيًا[25]. وبعد تولّي المينج مقاليد الحكم بفترة وجيزة في 1368م، طالبوا تيمور Taimur، وهو الحاكم العسكري للنظام الإسلامي الرئيسي في آسيا الوسطى، بدفع الضرائب والاستسلام. لكن تيمور لم يأبه لذلك ولم يعتبر نفسه تابعًا للمينج. فقد قام بشن غزو على الصين. لكنه توفي عام 1405م قبل أن يتمكّن من تحقيق أي مكاسب على الأرض[26]. وبعد انهيار حكمه عام 1450م تقريبًا، كانت الكيانات السياسية الإسلامية في آسيا الوسطى صغيرة جدًا ولم تكن تشكّل أي تهديد للصين. وكانت قضية الخلاف الرئيسية هي السيطرة على التجارة عبر القوافل البرية.

وعلى الرغم من وجود توقّعات من حين إلى آخر بوجود تهديد خارجي، فقد كانت سياسة المينج فيما يخص الصين تتسم بالتسامح مع المسلمين والذين استمروا في تبوُّء مناصب رفيعة ذات نفوذ تمامًا كما حصلوا على ذلك إبان حكم الياون Yaun.

وقد تبنّى قليل من المسلمين الأجانب الثقافة الصينية واندمجوا فيها إلى درجة أن بعضهم قد وصل إلى مناصب علماء في الكونفوشية والبيروقراطية. وتمسّك البعض الآخر بثقافة وهوية متميزة حيث حافظوا على علاقتهم بالعالم الإسلامي الكبير من خلال مسلمي آسيا الوسطى[27]. وكان المسلمون الأجانب في شمال غرب الصين يقدّمون خدمات أساسية مثل تدبير أمور التجارة من تصدير الشاي وتربية الخيول والإبل التي يحتاجها الصينيون. ولأسباب يصعب فهمها بشكل دقيق، انتفض المسلمون لمرات عديدة ضد حاكم المينج. ولعل سبب ذلك كان هو الكساد والضغط الاقتصادي. وقد برز المسلمون من خلال القيام بحركات تمرّد واسعة خلال القرن السابع عشر والتي أسهمت في سقوط حكم المينج عام 1644م. وتم بعد ذلك توجيه اللوم والنقد حول الصعوبات الاقتصادية إلى نظام الكينج Qing، ثم تحالف المسلمون بعدها مع أنصار المينج. وقد حدث في عهد الكينج تحوّل في تجارة الشاي من طرق القوافل البرية إلى السواحل والتي اقتطعت جزءًا من الاقتصاد التجاري لمنطقة الشمال الغربي[28]. وكانت الضرائب المفروضة على التجارة تعتبر

ثقيلة ومرهقة. وفي الوقت الذي حاول فيه الكينج توسيع نفوذهم السياسي في مناطق أبعد داخل آسيا الوسطى في القرن السابع عشر وحتى التاسع عشر، نجد أن الثورات التي قامت ضدهم قد تم حبكها بشكل حاسم من قبل مسلمين فكرًا وتكوينًا"[29]. غير أن توسُّع الكينج قد أثَّر في دمج كثير من المسلمين ضمن الإمبراطورية الصينية.

وبالرغم من بقاء المسلمين بشكل بارز في المناطق الداخلية للصين وسيطرتهم على التجارة البرية، نجد أن دورهم في السواحل الصينية قد تلاشى. فإن تاريخ الملاحة البحرية لكل من الصين والمسلمين متباين بشكل كبير. وإن التأثُّر الثقافي للصينيين المسلمين وتبنِّي النظام الصيني في إدارة الموانئ ووجود السياسات الحكومية المقيِّدة: كل هذه الأمور قد أسهمت في هذا الوضع. وهناك حالة أخرى أسهمت في هذا الوضع وهي أن الصين لم تكن تشهد نموًّا اقتصاديًّا أو تطوُّرًا تكنولوجيًّا مقارنة بما كانت عليه في عهد السونج Song، وبناءً على ذلك لم تشجع الصين التجارة على المحيط الهندي ولا النقل البحري ولا حتى بناء السفن التي كانت شائعة فيها في الماضي.

رؤية مقارنة

لقد شهدت كل القوى الاستعمارية التوسُّعية في آسيا خلال القرن السابع عشر أوقاتًا عصيبة. وفي القرن السابق، كانت هناك زيادة ملحوظة في أعداد السكان في أجزاء مختلفة من آسيا، وارتبط ذلك بزيادة إنتاج الغذاء الذي حدث نظرًا لدخول المحاصيل الزراعية وقدومها من الأميريكتين مثل البطاطا بأنواعها والفول السوداني والذرة والتي يمكن أن تنمو في تربة غير خصبة وغير محروثة من قبل. وفي القرن السابع عشر، نجد أن النمو السكاني قد فاق الإنتاج الغذائي الجديد، حيث أدَّى هذا الوضع إلى التضخم وإلى فرض ضرائب باهظة لكنها غير كافية لسد احتياجات الدولة. وكانت هناك حالة قحط وجفاف وانتشار للأمراض في أجزاء كثيرة من آسيا ما بين 1630 و 1650م"[30]. وقد أدَّت هذ المشكلات إلى وجود حالة من السخط والاستياء لدى الفلاحين والنخب الإقليمية المتواجدة هناك بما في ذلك كبار مسؤولي الأقاليم[31]. وكان العثمانيون والمينج أيضًا (إضافة إلى الصفويين والمغول في القرن 17م بهذا الخصوص) قد استكملوا توسُّعاتهم الجغرافية آنذاك، غير أنهم لم يكونوا مدركين لذلك في تلك الفترة. وبناءً عليه، فلم تعد هناك قواعد جديدة وأماكن يمكن الحصول على الضرائب منها، بل تم في الواقع فقدان بعض من هذه الأماكن. وكان العثمانيون قد أُجبرُوا على التوجُّه غربًا بعيدًا عن المجر عام 1699م. وإلى الشرق، وجد العثمانيون أنفسهم يواجهون الشاه عباس ويتنافسون معه حول الأرض وتجارة الحرير.

وبحلول نهاية القرن السابع عشر، كانوا قد أفرطوا في استخدام مواردهم العسكرية وبدأوا في مواجهة منافسة شديدة داخل مناطق جنوب شرق آسيا ومنافسة اليابانيين في كوريا. في حين أن المانتوس Manchus كانوا قد شرعوا في استعراض عضلاتهم في الشمال.

لقد أدّى كل ما سبق إلى تفجر الأوضاع وحدوث اضطرابات سياسية وتعطيل للقانون والنظام خلال القرن السابع عشر وامتد إلى القرن الثامن عشر. وشهدت آسيا الوسطى، قلب الدولة العثمانية، ثورات واضطرابات إقليمية مسلحة ضد إسطنبول وظهور عصابات اللصوص وقطاع الطرق، ثم شهدت بعدها انتشار المد الوهابي في المناطق العربية التي تدّعي إسطنبول أحقية السيطرة عليها. أما في الصين، فقد كانت هناك اضطرابات في الحضر وفي المناطق الريفية النائية بما في ذلك مناطق المسلمين في الشمال الغربي كما وُصفت سابقًا، وانتشرت عصابات قُطّاع الطرق، وأدى كل هذا إلى فتح الباب أمام المانتشو Manchu وانتصارهم. وكان على المغول أن يصدوا الانتفاضات التي قام بها الراجبوت Rajput والجات Jat. وأما الصفويون، فقد سقطت بلادهم بأيدي الغزاة الأفغان[32]. وقد بدت ردود أفعال الإمبراطوريات غير كافية تجاه المشكلات الداخلية السياسية والاقتصادية. وحدث كل هذا في حين كان الهولنديون والإنجليز يعزّزون وجودهم البحري والذي غدا واضحًا على امتداد آسيا. وعلى الرغم من وجود ما يشير إلى اهتمام متجدد بالملاحة البحرية، فإن الأنظمة التوسُّعية المضطربة قد أوجدت وضعًا جديدًا وبعيدًا نوعًا ما لتجار السواحل والذين سيتوجّه النقاش إليهم الآن. ومما تجدر الإشارة إليه: الكيفية التي كانوا ينجزون من خلالها معاملاتهم التجارية، والدور الذي لعبه الدين الإسلامي، وكيف انسجم الأوروبيون في هذا العالم الذي كان لا يزال تحت سيطرة المسلمين!

تجارة المسلمين والآسيويين

لقد كان تجّار الملاحة البحرية المسلمون بشكل عام على صلة بعملية النقل التجاري. ولم يكونوا في العادة منخرطين في العلاقات والروابط الاقتصادية الكبيرة للمنتجات وما يتعلق بالاستيراد والتصدير. وهناك حالة استثنائية جديرة بالذكر في هذا الصدد، وهي احتكار الصفويين لإنتاج وتصدير الحرير. لقد ولّدت الظروف الاعتيادية للتجارة المحمولة العديد من التساؤلات حول ما تم تدوينه بخصوص طبيعة التجارة الآسيوية البحرية، وخاصةً في القرون الثلاثة قيد الدراسة. وثمة تساؤل مُلحٌ عمّا إذا كان التجار الآسيويون هم في الأغلب من الباعة المتجولين[33]. ويتطرق هذا السؤال إلى مسائل تتعلّق بحجم ومستوى التنظيم: حيث تم تصنيف الباعة المتجولين في البحار كتجّار بوسائل وإمكانات محدودة

ممن يشترون كميات قليلة من البضائع، ويستأجرون أمكنة لهم على السفن وعادة ما يرافقون تجارتهم وبضائعهم. وإن الاستنتاج الذي يفيد بأن معظم تجّار الملاحة البحرية هم الآسيويون بما فيهم الغالبية المسلمة لهو استنتاج يناسب هذا التعريف وستترتب عليه بعض المضامين المتعلقة بأي مقارنة تتم بين التجارة الآسيوية وتجارة غرب أوروبا. وتشير بعض الدلائل التي ذكرها رحالة وتجار أوروبيون معاصرون إلى أن التجارة المتجوّلة (بيع التجوال) كانت منتشرة في آسيا. وكانت التجارة بشكل عام غير منظّمة في إطار كيان مؤسّسي أو نقابات وهيئات، ماعدا بعض الاستثناءات التي وجدت في كاريميس Karimis في مصر، والنقابات التجارية الهندوسية في العصور السابقة.

وثمة دليل على وجود تجارة متقدّمة متنامية كانت سائدة في الفترة بين القرن الخامس عشر والسابع عشر. وتواجدت في تلك الفترة كذلك أنواع مختلفة من الشراكة التجارية والأوراق التجارية (الكمبيالات) والتي أوجدت طرقًا معينة للائتمان[34]. وقد تحايل الصرّافون أو المقرضون المسلمون على القيود المفروضة شرعًا على الفائدة واستمروا في تقديم خدمات مصرفية كما كان سائدًا منذ العصور الإسلامية الأولى، في الوقت الذي قامت فيه بعض طوائف هندوسية معينة بتقديم نفس الخدمة لجماعاتها[35]. وكانت إدارة ومراقبة طريقة سير وتنفيذ القوانين والتشريعات الخاصة بالتجارة والملاحة البحرية تتم بواسطة مسؤول يتم اختياره إما عن طريق التجّار المقيمين في الميناء أنفسهم أو بواسطة حكومة تمتلك السلطة والنفوذ[36]. وقد كانت أحجام السفن وسعة الشحن البحري في تزايد مستمر. وبحلول القرن السادس عشر على الأقل، تطلّبت الكميات الضخمة والكبيرة الحجم من البضائع غير الثمينة مثل المنسوجات والحبوب استثمارات كبيرة في بادئ الأمر وكان التجار الأثرياء هم الذين يقومون بتوفير تلك الاستثمارات[37]. وهناك بعض الوثائق التي تشير إلى وجود شركات خاصة لأفراد يملكون سفنًا كبيرة خلال القرن السابع عشر[38]. ويُعدُّ بيع التجوال (التجارة المتجولة) أمرًا غير ملائم في مثل هذه الظروف. ومن الواضح أنه كانت هناك مستويات للتجارة تتطلّب تكوين رأس مال[39]. وقد يجادل البعض قائلًا إن هذه الحالة لم تكن نمطًا رأسماليًا، اعتمادًا على كيفية تعريف المصطلح، ويرى آخرون بأن هذه الحالة هي رأسمالية التجار حيث تختلف عن الرأسمالية المالية والرأسمالية البيروقراطية المرتبطة بتحصيل النخبة للضرائب المفروضة أو ما سُمّي مؤخرًا بالرأسمالية الصناعية المرتبطة بأوروبا الغربية. وإذا عُرّفت رأسمالية التجّار بأنها رأس المال المتراكم من التجارة والذي يعاد استثماره في التجارة[40]. فإن هذا العهد قد شهد تزايدًا في درجة ومجال رأسمالية التجار في آسيا والتي مكّنت الآسيويين من التنافس على المستوى المحلي

والإقليمي مع التجار الأوروبيين الرأسماليين. على الرغم من أن شكل وتركيبة أنظمتهم الاقتصادية لم تكن متشابهة.

كما حدث خلال هذا العهد أن توسّع المسلمون سياسيًا مما ربط بعض مناطق الإنتاج وضرائب المحاصيل الزراعية بشركات الملاحة البحرية. فنجد مثلًا أن المسلمين كانوا قد فتحوا عددًا من الممالك والإمارات الصغيرة في جنوب شرق آسيا وبالتحديد في جاوة ومن ثم كانت هذه المناطق معرّضة للأسلمة (التحوُّل إلى الإسلام دينًا وثقافةً). وإننا نعرف كثيرًا عن هذا التوسُّع وعن ظاهرة الأسلمة خلال القرنين السادس عشر والسابع عشر. في الوقت الذي كان الأوروبيون يبحثون عن موضع قدم لهم وكانوا يدونون كل ما يشاهدونه[41].

وفي عام 1605م، اعتنق الإسلام حكام ميناء ماكاسار Makassar الواقع بالقرب من الطرف الجنوبي الغربي لجزيرة سيليبيس Celebes الكبرى. ثم شرعوا في شن حملات بحرية متفرقة خلال خمس وثلاثين سنة. حيث سميت هذه الفترة بـ«حروب الإسلام»[42]. ويمكن توقُّع مثل هذه التحركات العسكرية في فترة ما قبل القرن الخامس عشر. كما كان الوضع في فترة الماجاباهيت Majapahit (في جزيرة جاوة)[43]. ونظرًا لقلة التوثيق والتدوين التاريخي، فيمكن الاعتقاد أحيانًا بغيابه أو انعدامه بشكل كامل. ويسهم هذا الاعتقاد في تدعيم « التعميم» بالقول بأن الإسلام انتشر بسلام دونما حروب في جنوب شرق آسيا[44]. إن التوسُّع السياسي، في الحقيقة، لهو محاكاة أو انعكاس لدوافع المسلمين في العهود الأولى لبناء دولتهم بطريقة عدائية. كما أنه (أي التوسع السياسي) ينسجم ويتماشى مع التطور المتنامي فيما يخص تنظيم وتمويل التجارة.

وثمة مجال للنقاش والجدل يرتبط تحديدًا بدور الإسلام في التجارة البحرية الآسيوية. فالفقه الإسلامي وأصوله حرَّم الربا (الفائدة) وأوجد عائدات جمركية مناسبة للمسلمين. وكلا الأمرين قد شجَّع العمل الجماعي (شبكات عمل) بين التجّار المسلمين. غير أن هذين المبدأين قد ظلا مجرد مُثل وشعارات لم تجد طريقها إلى التطبيق بشكل مستمر في كل مكان، علمًا بأن هذه المبادئ كانت معروفة جدًّا لدى الجميع[45]. وكانت عملية التواصل التجاري تتم إما عن طريق الدولة الإسلامية أو عن طريق أفراد. لكنه كان من الصعب جدًّا تدوين وتوثيق ذلك. ففي الوقت والمكان الذَيْن كان المسلمون يشكلون فيهما غالبية أو كانوا قوةً سياسيةً أو مجموعات عمل. نجدهم (أي المسلمين) يُخدَعون بهذه الظروف والأوضاع. وبمعنى آخر، أنه لو كان معظم التجار في شراكة تجارية من المسلمين،

فلم يكن من الضروري القول بأنهم (المسلمين) قد تعاملوا مع بعضهم على نطاق واسع، بل على العكس فإنه من الممكن القول ببساطة إن تعاملهم مع بعضهم بعضًا بشكل واسع إنما هو مجرد احتمال. ويكتنف هذا الأمر بعض الغموض والإرباك إذا ما عرفنا الحقيقة والتي تتلخص في: وجود مسلمين من ثقافات وعرقيات ولغات مختلفة تتشابك مصالحهم التجارية، غير أن أسماءهم العربية تبدو وكأنها موحّدة وترجع إلى أصل واحد. ويبدو أن الشبكات التجارية الإسلامية يكتنفها الغموض من قبل المؤرخين بسبب الاستخدام الواسع لمزودي الخدمات من خارج المجتمع الإسلامي مثل الهندوس واليهود والأرمن. والذين كان يعملون كوسطاء ومقرضين ومؤمّنين أو ضامنين. وإن أسهل طريقة للتعرف على شبكات التواصل التجارية الإسلامية تكون من خلال النظر إلى الشركات التجارية الموثّقة توثيقًا جيدًا والتي تم تأسيسها بواسطة الدول الصغيرة التي قامت على السواحل، وليس من خلال أفراد بعينهم. فمثلًا كان يمكن للحاكم المسلم أن يتبادل مع حاكم آخر الوسطاء التجاريين والشخصيات السياسية[46]. وربما كان ذلك الحاكم قد بسط نفوذه على موانئ بعيدة ثم أرسل أفرادًا من الأسرة الحاكمة لمراقبة التجارة هناك[47]. وكانت تتبع مثل هذه الجهود والتحركات بالاستيطان والاستقرار في مناطق الجيوب هذه المطلة على المحيط والتي كانت تعتبر حلقة وصل تجارية وثقافية. فلو سلّمنا بأن عبارة «تجارة المسلمين» تعني شيئًا أكثر من اختزالها بالتجارة التي يقوم بها تجار مسلمون، وعليه، يمكن أن تستخدم هذه العبارة للدلالة على تلك الكيانات أو الشركات التجارية المتماسكة. وينبغي التأكيد هنا على أن شبكات التجارة الإسلامية لم تكن مبنية على مفهوم قانوني أو شرعي ولم تكن شركات أو مؤسسات تجارية كبرى. بل إنه لا يوجد أي نص في الشريعة الإسلامية يشير إلى وجود مؤسسة تجارية كبرى مرتبطة بفرد. لكن هذه الشركات كان يتم تكوينها من قبل مجموعة من الأفراد ممن لديهم أهداف مشتركة يسعون لتحقيقها.

وظهرت الشبكات أو مجموعات العمل التجارية بوضوح عند مجموعة الأقليات مثل اليهود والأرمن كما ظهرت عند بعض الطوائف التجارية المتميزة في الهند. وكانت الفرصة مواتية لكل مجموعة لتحقيق أعلى درجة من التجانس الداخلي من حيث العرق واللغة. وقد تم إطلاق عبارة «التجارة في الشتات» على مثل هذه المجموعات أو الشبكات التجارية حيث كان التعاون والتعاضد مطلوبًا ليس من أجل تيسير التجارة فحسب بل من أجل الحفاظ على وجود الأقلية[48]. وممن أشاروا إلى مجموعة الأقليات التجارية في القرن السابع عشر، شخصية تجارية معروفة ينتمي إلى المجتمع الأرميني على حدود أصفهان عاصمة الصفويين، هو هافانيس Havannes Joughayctsi. وكان المجتمع الأرميني

قد أُسس في فترة مبكرة بواسطة الشاه عباس، من خلال الترحيل القسري من أرمينيا بغرض خدمة المصالح التجارية للنظام. وقد أصبح هذا المجتمع أهمَّ مركز للمجموعات أو الشبكات التجارية الأرمينية والتي امتدت إلى لندن في إنجلترا وأمستردام في هولندا ومن ثم إلى الكانتون في الصين ومانيلا في الفليبين[49]. وكان التاجر الشهير هافانيس قد تنقَّل بشكل واسع وخاصةً في الهند. واحتفظ بمذكراته للأعوام 1682 وحتى 1693م حيث أشار فيها إلى اعتماده على الأرمن الذين وصفهم بكرم الضيافة وأشاد بقدرتهم على العمل كمترجمين لكل تعاملاته التجارية[50].

وعلى الرغم من وجود المسلمين كأقليات في بعض المناطق والجيوب، إلا أنهم لم يحملوا نفس الاهتمامات التي كانت تحملها وتتبناها الأقليات اليهودية والأرمينية، والسبب في ذلك هو تزايد عدد المسلمين إضافة إلى أن القوى أو الدول الإسلامية التوسُّعية كانت تعمل على ضمان انتعاش وازدهار المجتمع الإسلامي بأكمله. بالإضافة إلى ما سبق، فإننا نجد أن المسلمين لم يكونوا يخضعون للقيود المفروضة نفسها على بعض الطوائف مثل الهندوس، وعلى الرغم من ذلك فقد أدَّى التمييز الطبقي أو الطائفي إلى منع غير المسلمين من اعتناق الإسلام في الهند. وإذا لم تكن حالة الأقلية والقيود المفروضة على بعضها عبارة عن محفزات، فلمَ اختار المسلمون مجموعات العمل (الشبكات التجارية) في المقام الأول؟ يمكننا القول ببساطة إن الشبكات التجارية بين الأقليات ساعدت على إيجاد توازن للتنوع والاختلاف وعدم التأكد من المتغيرات التجارية. ففي منطقة المحيط الهندي الواسعة، نجد أن الموازين والمقاييس وسك العملات وأسعار الصرف كانت تختلف من ميناء إلى آخر، وكان من الصعب توقُّع ومعرفة الأسعار[51]. وقد أدَّى هذا الوضع إلى ضرورة التواصل التجاري مع المناطق البعيدة والحصول على معلومات موثوقة. وما دامت الرياح الموسمية تَحدُّ من أوقات الترحال والمغادرة، فقد كان من المفيد وجود وكلاء في الموانئ المختلفة يستطيعون شراء البضائع وقت انخفاض الأسعار وتخزينها ليتمكنوا من بيعها بأسعار مغرية ومربحة.

لكن لماذا شبكات أو مجموعات العمل التجارية الإسلامية؟ إن عملية تكوين مجموعات عمل وشبكات تجارية قد وفَّرت الأساس الذي جذب اهتمام ورغبة التجار المسلمين الواضحة في التعامل مع أناس يعتنقون الدين نفسه. وكما ذكرنا مسبقًا، فقد كان القانون التجاري الذي جاء به الإسلام هو أهم عامل ثقافي مشترك. وغالبًا ما كان يتعرَّض هذا القانون لخروقات، لكنه أوجد على الأقل أسسًا ومعايير يَظهر من خلالها أيُّ انحراف.

وبعيدًا عن تلك المعايير، فقد كانت هناك قاعدة مشتركة للثقافة الإسلامية غطت على بعض الاختلافات الإقليمية والتباينات التي كان يمكن أن تؤدي إلى الفرقة. وقد تضمَّنت الثقافة المشتركة القرآنَ الكريم، وصلاة الجماعة، وبعض الشمائر، وبعض محظورات الطعام مثل تحريم أكل لحم الخنزير وتحريم شرب الخمر، وأحكام تتعلق بالأسرة والعلاقات الاجتماعية، والمساجد إضافة إلى الارتباط بالجماعات الصوفية المختلفة التي كان يلتف حولها الكثير. وكانت هناك في الغالب علاقات زواج بين طبقة التجار والعلماء[52]. وكان العديد من المسلمين قادرين على استخدام اللغة العربية أو الفارسية والتواصل عن طريقهما بشكل كاف كما كانت لدى بعضهم معرفة سطحية ببعض اللغات الشائعة. وكان هذا مما يُعدُّ أمرًا إيجابيًا في مجال التجارة.

وكما ذكرنا في الفصل الثاني، فإن التقاليد الصوفية كانت قد أدَّت إلى وجود جماعات الأخوة والتي كانت في الغالب تُوفِّر المأوى والمعيشة للتجار والمسافرين في عالم الملاحة البحرية. وكانت من ضمن هذه الجماعات أو المنظمات جماعة الكازارونيا Kazaruniyya، نسبةً إلى مدينة كازارون Kazarun موطن رأس مؤسِّسها في القرن الحادي عشر الشيخ أبو إسحاق إبراهيم بن شهريار. وبحلول القرن الثالث عشر، كان أتباع هذه الجماعة قد انتشروا في الموانئ على طول الساحل الهندي وساحل الصين. وكانت هذه الجماعة مثل بقية الجماعات الصوفية الأخرى تتعامل بنوع من الروحانية في العمل التجاري أو ما يسمى بـ«البركة» والتي تعني نعمة الحماية المشتقة من استقامة وطهارة مؤسِّس هذه الطريقة المتوفَّى وذلك مقابل مبلغ مالي يتم دفعه عند الانتهاء من رحلة تجارية. وقد علَّق ابن بطوطة على هذا الأمر وعلى تواجد أتباع هذه الطريقة الصوفية في كامبي Cambay وكاليكيت Calicut وكويلون في الهند وكذلك في كانتون الصينية. وهناك اعتقاد بأن كل عملائهم كانوا من المسلمين[53].

ولعل أبرز وأقوى ما يدل على عالمية الإسلام في ظل التعددية هو شعيرة الحج إلى مكة، حيث كان يتوجَّب على كل مسلم أداء هذه الفريضة مرة في العمر إذا كان مستطيعًا بدنيًا وماليًا القيام بهذه الرحلة. وتؤدَّى فريضة الحج في آخر شهر من السنة القمرية الإسلامية وتستغرق شعائر ومناسك الحج عددًا محدودًا من الأيام، وكان يأتي إليها المسلمون دائمًا من كل أنحاء العالم الإسلامي عن طريق البر والبحر (والآن عن طريق الجو). وفي هذه الفترة الزمنية، كان التنقل إلى مكة نعمة وموسمًا سنويًا بالنسبة لصناعة ونشاط الملاحة البحرية؛ لأن عددًا كبيرًا من الحجاج المسلمين كانوا يحتشدون على سفن التجَّار مبحرين

نحو مكة بعد وصولهم إلى ميناء جدة على البحر الأحمر. وكان العديد من التجّار أنفسهم يتباهون بلقب «حاج» الذي يشير إلى أن الشخص قد أدّى فريضة الحج. وثمة تجمّع للتجار في جنوب شرق آسيا يرددون هذه المقولة: لو كان لدى أيٍّ منهم فضة فإنه سيشتري ذهبًا. لكنه إذا ازداد ثراءً فإنه سيذهب إلى مكة[54]. وكان يحتشد التجّار المحترفون من كل أنحاء العالم الإسلامي ويجتمعون مع الحجّاج، حتى أن العديد من الحجّاج كانو يُحضرون معهم بعض الأشياء للبيع لكي يخفّفوا عن أنفسهم الأعباء المالية للحج ويموّلوا رحلتهم في الوقت نفسه. وفي ظل هذا الوضع كان يتم إنجاز المعاملات التجارية العالمية، وكان يحدث تبادل للمعلومات ونشرها. ويصف أحد المصادر الفرنسية الذي يعود تأريخه إلى القرن 18م الحجَّ بأنه أعظم تظاهرة تجارية في العالم تتم خلال فترة قصيرة[55]. وتُعدُّ هذه التظاهرة التجارية المهمة، من خلال تعريفها، أمرًا خاصًا بالمسلمين.

إن مكونات الهوية الدينية كان لها دور إيجابي داخل شبكات أو مجموعات التجارة الاسلامية سالفة الذكر، كما كان لها كذلك بعض السلبيات. وهناك مثالان على ذلك من الصراعات العديدة والمواجهات التي حدثت بين الهندوس والمسلمين. الحادثة الأولى كانت في عام 1669م عندما وصل مدُّ سياسة الأسلمة الذي انتهجه الحاكم أورانجزيب Aurangzeb إلى منطقة سراتSurat، الميناء الرئيسي لإمبراطورية المغول وكان ذلك على شكل قمع واضطهاد للهندوسية. وكانت نتائج ذلك مؤلمة بدرجة كبيرة للغاية دفعت التجار الهندوس إلى أن يغادروا المدينة كتعبير عن احتجاجهم. وهذا بدوره هو ما أدى إلى حدوث اضطراب في التعاملات التجارية وإلى إغلاق كثير من الخدمات التجارية التي كان يعتمد عليها الميناء. ولم يعودوا إلّا بعد أن وُعِدوا بمعاملة متساوية تلتزم بها الحكومة ومسؤولوها[56]. والحادثة أو المثال الثاني يعود تأريخه إلى 1780م في إقليم السند، ففي العقد الثامن من هذا العهد تولى مقاليد السلطة نظام إسلامي لا يتسم بالتسامح وكان يطلق عليه التالبورز Talpurs. وشرع هذا النظام في القيام بعمليات الاضطهاد الديني للهندوس. وكما حدث في ميناء سرات Surat في المثال الأول، فقد أدى هذا العمل إلى وجود حالة من الاضطرابات وعدم الاستقرار التجاري للجميع[57].

المشاركة الأوروبية

وثمة تساؤل يمكن طرحه هنا في هذا السياق ألا وهو: كيف تكيّف الأوروبيون مع الأساليب التجارية السائدة؟ إن هذه القضية لتختلف عن الهيمنة الأوروبية على الطرق البعيدة في الشرق والغرب؛ لأنها كانت مرتبطة بالتجارة المحلية والإقليمية. وكان هناك سببان على

الأقل وراء انخراط الشركات الأوروبية والعاملين فيها في التجارة المحلية والإقليمية الآسيوية. أحد هذين السببين رسمي نوعًا ما وقد تمثَّل في حاجة الشركات إلى تمويل تجارتهم في المناطق البعيدة. والسبب الآخر غير رسمي تمثَّل في استدعاء الرقيق (العاملين) في أي شركة خاصة والذي ترتَّب عليه ضرورة إعطائهم مرتبات وأجورًا ضئيلة[8].

وقبل المجازفة بإجابة التساؤل السابق عن المشاركة الأوروبية، ينبغي الإشارة إلى أن إقحام الأوروبيين في هذا السياق يوسِّع كمية المصادر الضرورية بشكل كبير. فكتب التجَّار والرحَّالة الأوروبيين كثرت في عهد كانت المعلومات التي أرادو أن يوفروها قيِّمة للغاية. وكانت للعديد من الدول الأوروبية شركات تجارية في آسيا وكانت كل دولة على حدة تحتفظ بمدوناتها وسجلاتها وغالبًا ما كان يتم الاحتفاظ بثلاث نسخ يدوية، حيث بقيت العديد من هذه الوثائق سليمة في أماكن الأرشفة الخاصة بها. وكانت الشركات بالطبع مهتمة بقضاياها الخاصة فضلًا عن الاهتمام بقضايا الآسيويين، غير أن بعض الملاحظات والتقارير الاعتيادية حول التجارة الآسيوية تعتبر ذات قيمة. فمن الصعوبة بمكان المبالغة بأهمية ما دوَّنه المؤرخون من الكم الهائل المتزايد من الوثائق وذلك نظرًا لأنها شوَّهت وحرَّفت الحقائق لصالح الأوروبيين. ولم تبقَ إلا بعض المؤلفات التاريخية مثل سوما أورينتال لمؤلفها بيريز Suma Oriental of Tom Pires. وفي الوقت الذي حلَّ فيه البريطانيون شركة الهند الشرقية في منتصف القرن التاسع عشر، وُجِدَت الحاجة إلى مبنى كبير يستوعب كل أرشيف ووثائق الشركة في لندن. وقد حافظ الآسيويون على سجلات الجمارك الجارية وقوائم الشحن البحري آنذاك، لكنهم كان يعتبرون هذه الوثائق والمعلومات مجرد أشياء عابرة لا تستحق الأرشفة. أما العثمانيون فقد كانوا حالة استثنائية؛ لأن نظامهم الإداري البيروقراطي حافظ على سجلات الأراضي والضرائب والوثائق القانونية. ويُعدُّ الأرشيف العثماني أمرًا بالغ الأهمية فيما يخصُّ تاريخ البحر الأبيض المتوسط، لكنه لم يثبت أهميته وفائدته حتى الآن بخصوص تأريخ الملاحة البحرية الآسيوية في نطاق البحر الأحمر ومنطقة الخليج العربي.

إن اهتمام وولع الأوروبيين بالتوثيق والأرشفة يمكن أن يكون هو نفسُه عاملًا ديناميكيًّا فاعلًا. فقد استطاع الأوروبيون تحليل بياناتهم لفترات زمنية طويلة واستطاعوا تسوية وتكييف أنشطتهم التجارية بناءً على ذلك. وكانت السجلات والقرارات، التي لها فترة طويلة والمعتمدة على أنشطتهم التجارية قد أسهمت في إضفاء التنظيم المؤسَّسي على شركاتهم وهذا ما لا يوجد في الحالة الآسيوية. وعلى الرغم من التأثير الكبير الذي أحدثه

توثيق الأوروبيين على التجارة في الشرق والغرب. إلا أنه لم يكن لصالحهم في السياق الآسيوي على وجه التحديد.

وليس من السهل أن نقيِّم الأثر الذي تركته الشركات أو موظفوها على التجارة المحلية. حيث تكمن صعوبة ذلك لا في انعدام التوازن في المصادر فحسب، بل في حقيقة أن السياسات الأوروبية، التي هدفت لتعزيز التجارة في المناطق البعيدة، كانت لها نتائج على المستوى المحلي. ومثال ذلك، السياسة الهولندية التي عملت على استبعاد الإنجليز وإقصائهم عن تجارة الفلفل من المناطق البعيدة في جنوب شرق آسيا إلى أوروبا[59]. ونتيجة لهذه التجارة المغلقة بشكل جزئي، فقد رغب التجار البنغاليون، والذين قد اعتادوا على التجارة في ميناء ملاكا (الملاوي) أو جزيرة جاوة، في التحوُّل والانتقال إلى الساحل الجنوبي الآسيوي في منطقة كوروماندل Coromandel ومزاولة البيع والشراء للبضائع المختلفة. وكان لهذا التحوُّل أثر بارز يرجع مباشرة إلى البنغاليين لكنه في نهاية المطاف يُعزى إلى الهولنديين.

لقد كان للأوروبيين محاسن وعيوب أو بمعنى آخر نقاط قوة ونقاط ضعف في الأسواق الآسيوية. فقد كان يُتوقَّع - على سبيل المثال - أن الأوروبيين كانوا سيدفعون أسعارًا مرتفعة أكثر من غيرهم، وسيشترون كميات ضخمة من البضائع وسيدفعون الأموال نقدًا. وفي بعض الحالات، أوجدت تلك التوقعات حافزًا لجذب التجّار الأوروبيين من خلال عرض أسعارهم وتقديراتهم بما يخدم مصالحهم. ومثال ذلك، تجارة القهوة (البن) من ميناء المخاء Mocha في اليمن خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر[60]. ففي بداية سبعينيات القرن السابع عشر، كان تجار القهوة المسلمون في ميناء المخاء يدفعون 7 % كرسوم استيراد وقد تصل النسبة إلى 8 % في أنواع أخرى من الرسوم. أما الإنجليز فقد طلب منهم أن يدفعوا 3 % فقط إضافة إلى بعض الرسوم البسيطة[61]. وقد أزعج هذا التعامل الذي يفضل الإنجليز على غيرهم التجار المسلمين في جدة والقاهرة[62]. وثمة مثال آخر لكنه مختلف، وهو تجارة الصفيح (علب الصفيح) في ميناء بيراك Perak والذي يتبع إمارة إسلامية على الساحل الغربي لشبه الجزيرة الملاوية. فقد كان ميناء بيراك خلال القرن السابع عشر تابعًا لسلطنة آتشيه Aceh على جزيرة سومطرة، لكنه أصبح مستقلا تمامًا بحلول القرن الثامن عشر، ومن ثم أصبح يتفاوض مباشرة مع شركة شرق الهند الهولندية. وأراد الهولنديون الصفيح وفي المقابل أرادت بيراك دخلًا ماديًا ثابتًا. وأدرك حكام بيراك أن الطريقة الوحيدة لضمان الحماية الهولندية تكمن في التأكد من أن للهولنديين مصالح أساسية في الميناء[63]. وبناء على ذلك، فقد أعدوا معاهدة يحق للهولنديين بموجبها

الحصول على كل الصفيح الموجود في بيراك. وكان لاحتكار الهولنديين للصفيح والناتج عن تلك المعاهدة دور في إقصاء التجار الأجانب وتجار الأقاليم المجاورة خصوصًا وأنه لم يكن في بيراك سوى الصفيح كسلعة تجارية مرغوبة وبعض الأفيون والأقمشة[64]. وكان كل من مينائي المخاء في اليمن وبيراك في شبه الجزيرة الملاوية ثانويين، حيث يعتمد كل منهما على تجارة سلعة محدَّدة ولهذا السبب حرص القائمون عليهما على جذب وإغراء الأوروبيين ولو كان على حساب استبعاد عملائهم الاعتياديين.

لقد واجه الأوروبيون العديد من السلبيات وجوانب القصور الواضحة وعانوا منها. مثل نفقاتهم العامة الباهظة التي أثقلت كاهلهم. كما كانت سفنهم الناقلة أكبر من المراكب المحلية ولذلك فقد تطلَّبت أعدادًا كبيرة من العاملين في طواقمها وعلى متنها. وكان يشير الطلب في السوق المحلية، مقابل الطلب في أسواق المناطق البعيدة حيث تم صنع السفن من أجلها، إلى أن مناطق الشحن البحري لم تكن تُستَغلّ بشكل أمثل. وعلى النقيض من ذلك، فقد كان من السهل تشغيل وإدارة سفن البحر العربي والخليج العربي بعدد محدود من الطواقم والعاملين عليها، وكانت تحمل البضائع بكميات كافية. وقد حُرم الأوروبيون من الانخراط في بعض الأنشطة التجارية المحلية والمحددة. ومن هذه الأنشطة « داستجاردان» Dastgardan والتي تعني بالفارسية تقريبًا «النقل من يد إلى يد». وكان هذا النوع من التجارة يتكوَّن من شراء بالأقساط حيث يمكن للتاجر الذي يمتلك مالًا محدودًا أن يدفع ويحصل على البضاعة على مراحل خلال فترة أسابيع أو حتى أشهر. وكانت هذه الطريقة تتطلَّب صبرًا من الطرفين: البائع والمشتري. وبدت هذه الطريقة غير مغرية للأوروبيين المعتادين على النقل الفوري للبضائع، حتى وإن كانوا يشترونها عن طريق الائتمان أو الإقراض[65]. وثمة مشكلة أخرى كان يواجهها الأوروبيون وهي أنهم كانوا يجلبون معهم بعض السلع القليلة المرغوبة في آسيا في حين كانوا هم أنفسهم محتاجين بشكل دائم للفلفل الآسيوي والبهارات والحرير والشاي. وتفسِّر هذه الحالة سبب ميل الأروبيين إلى الدفع نقدًا وبالتالي كان يصعب عليهم تمويل التجارة في المناطق البعيدة. لقد كان على الأوروبيين أن يعملوا بجد لكي يفهموا ويستوعبوا الأذواق والأنماط التجارية الآسيوية. وقد وجد التجَّار الأرمينيون العاملون في إيران أنواعًا محدودة من البضائع في أوروبا يمكن جلبها معهم عند العودة إلى إيران. ومن هذه البضائع: الأقمشة الصوفية والمواد المعدنية مثل السكاكين والمقصات والساعات والزجاج الفينيسي (من البندقية)[66]. وهناك أمثلة تشير إلى قيام الشركة الإنجليزية في شرق الهند ومحاولتها الحثيثة من أجل توسيع الأسواق الهندية لتستوعب الأقمشة الصوفية المصنَّعة في إنجلترا. فعلى سبيل المثال، رأت الشركة في عام

1717م أنه يتوجَّب على التجار الهنود أن يلبسوا القماش الإنجليزي عندما يأتون إلى مقر مجلس الشركة في كالكوتا Calcutta لإجراء المعاملات التجارية. غير أن مجلس الشركة ردَّ على موظفيه وبيَّن لهم صعوبة التدخل في التقاليد المتعلقة بالألبسة، ورأى المجلس أن على الهنود استخدام قماش الصوف الإنجليزي لأغراض أخرى غير الملابس مثل استخدامه كفراش للأرضيات[67]. وكما سنرى في الفصل الخامس، فإن بريطانيا لم تستطع إصدار أي تشريعات بخصوص القطن الإنجليزي في الهند إلا بعد أن فرضت سيطرتها السياسية على الهند في القرن التاسع عشر، وقد أدى هذا إلى إلحاق الضرر بصناعة القطن المحلي. ولم يكن الأوروبيون أحيانا ماهرين في جانب التسويق حتى في إطار آسيا: فقد فشلت الشركة الهولندية مثلًا في جذب اهتمام المستهلكين في الشرق الأوسط نحو البُن الجاوي. والسبب في ذلك أنهم كان قد تعودوا على أنواع مختلفة من البن اليمني المصدَّر من المخاء[68]. ومن الجوانب التي وجد الأوروبيون فيها مصاعب أمور تتعلَّق بإقراض الأموال والتأمين. وقد كانت هناك مقرات لوكالات مملوكة من الأوربيين تقدِّم فيها خدمات مصرفية وخدمات التأمين. وكان النادر أن تستطيع هذه الوكالات جذب واقناع العملاء الآسيويين. وذلك لسبب بسيط هو أن بعض الآسيويين كانوا يقدمون مثل هذه الخدمات بشكل جيد[69].

وقبل دراسة وتحليل الأثر التنافسي للشركات الأوروبية في الفصل القادم، فمن المفيد أن نأخذ بعين الاعتبار الإحباطات والمعوِّقات التي وجِّهت وكيل إحدى الشركات الخاصة المُسمَّى صمويل مانيستي Samuel Manesty والذي كان يقوم بنفسه في الغالب بالتعامل التجاري عن طريق الشراكة مع الآسيويين. وقد خدم صمويل مانيستي في البصرة كممثل مقيم لشركة الهند الشرقية البريطانية. وكانت مدة بقائه في هذا المنصب طويلة، امتدت من أواخر القرن الثامن عشر وحتى أوائل القرن التاسع عشر. وكان ناجحًا بدرجة كافية كتاجر قطاع خاص حيث كان قادرًا على شراء سفنه الناقلة لكنه لم يتمكن من تحقيق النفوذ الذي يسعى إليه بوضوح. وكان توصيف عمل صمويل مانيستي كمقيم هو تسهيل إحراءات سير عمل الشركة في الطرف الآخر من الخليج العربي الواقع تحت سيطرة العثمانيين. ومع ذلك فقد احتفظ بفطنته وحنكته التجارية لصالح تجارته الخاصة واعتبر عمله الرسمي منصبًا سياسيًّا. وكان يتلقى بشكل دوري رسائل لفت نظر وتأنيب من لندن بسبب إهماله لمصالح الشركة التجارية[70]. وخلال فترة عمله كممثِّل مقيم. كانت الشركة تحاول التعامل بحذر والموازنة بين نظامين معادين معًا هما المنطقة العثمانية في جنوب العراق والنظام السائد في إيران آنذاك والذي أصبح بحلول العام 1790م يطلق عليه مملكة قاجار Qajar. ولم يساعد صمويل مانيستي على حل مشكلاته وذلك بسبب دخوله

في جدال ونزاع مع الحاكم العثماني في المنطقة الملازم «متسلم» Mutasallim. وكنتيجة لأحد هذه النزاعات ما حدث عام 1739م. وقرَّر بعدها صمويل بشكل مستقل أن ينقل موقع إقامته من البصرة إلى ميناء الكويت[71]. وكان على رؤسائه المندهشين والمحرجين من تصرُّفه أن يقنعوه بضرورة العودة إلى البصرة لتهدئة الأجواء مع العثمانيين. وأما سبب السماح له بالحفاظ على عمله لفترة طويلة، فيبدو أنه أمر يصعب تفسيره.

إن الإحباطات التي عاشها صمويل مانيستي كتاجر وصاحب شركة خاصة يمكن توضيحها بالتفصيل من خلال حادثة قرصنة تعرَّضت لها تجارته. فقد كانت إحدى سفنه والتي تدعى «اللؤلؤة» The Pearl واحدة من عشر سفن تم استئجارها للتوجُّه نحو الشركة الأصلية والتي يعمل صمويل معها، وهي شركة الهند الشرقية. وفي مثل هذه المناسبة في خريف 1799م، كانت السفينة تحمل بضائع تعود ملكيتها لجهات مصالح أوروبية وآسيوية مختلفة. كما احتوت السفينة كذلك على خيول يملكها صمويل مانيستي نفسه. والقصة تتلخَّص في قيام أحد القراصنة الفرنسيين بحجز السفينة «اللؤلؤة» والاستيلاء عليها، وقام ببيع ما تحمله من شحنات وبضائع في ميناء مسقط العماني. واعتبر البريطانيون ما قام به هذا الفرنسي من أعمال قرصنة بأنه حالة إعلان حرب. إضافة إلى ذلك، فإننا نجد أن السلطات في ميناء مسقط كانت قد وقَّعت اتفاقًا مع البريطانيين يستبعد بوضوح الفرنسيين، واعتُبر هذا خرقًا لتلك الاتفاقية. ونظرًا لأن هذه السفينة قد رست في ميناء مسقط مرات عديدة من قبل، فقد عرفت السلطات في ميناء مسقط هذه السفينة وعرفت كذلك أن مالكها ومستأجرها من البريطانيين. ولم يكن لهذه العوامل أي دور في منع السلطات في مسقط من اغتنام العروض التجارية المغرية والصفقة التي عرضها عليهم القرصان الفرنسي. وكان رد البريطانيين المنزعجين من هذا التصرف محدودًا نظرًا لاهتماماتهم السياسية. ورغبةً منهم في الحفاظ على العلاقة الجديدة مع مسقط، فقد اختاروا ردًّا محدودًا تمثَّل بالاحتجاج الدبلوماسي. ولم يكن بمقدور صمويل مانيستي أن يفعل شيئًا تجاه سفينته أو خيوله[72]. ونظرًا لتورط الشركة في بعض التعقيدات والمشكلات الإقليمية، فإنها أيضًا لم تستطع القيام بعمل أي شيء يُذكر. وقد ساعدت خبرات صمويل مانيستي على توضيح كل من النجاحات والإخفاقات الناتجة عن تورط الأوروبيين في التجارة المحلية والإقليمية خلال هذا العهد (القرن 16 حتى القرن 18م).

هوامش الفصل الرابع:

(Endnotes)

1. Niels Steensgaard, The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century (Chicago: University of Chicago Press, 1974). The original title of the book had more modest implications: Carracks, Caravans and Companies: The Structural Crisis in the European-Asian Trade in the Early 17th Century (Copenhagen: Scandinavian Institute of Asian Studies, 1972).

2. Immanuel Wallerstein, "The Incorporation of the Indian Subcontinent into the Capitalist World-Economy," in Satish Chandra, ed., The Indian Ocean: Explorations in History, Commerce and Politics (New Delhi: Sage Publications,1987).

3. Blair B. Kling and M. N. Pearson, eds., The Age of Partnership: Europeans in Asia Before Dominion (Honolulu: University of Hawaii Press, 1979). This collection of essays was published in honor of Holden Furber, to whom the idea of Asian-European partnership is credited. See Sanjay Subrahmanyam, The Political Economy of Commerce: South India, 1500-1650 (Cambridge: Cambridge University Press, 1990), p. 252, including note 1.

4. E.g., M. N. Pearson, Before Colonialism: Theories on Asian-European Relations 1500-1750 (Delhi: Oxford University Press, 1988), pp. 10,25-27.

5. E.g., Stanford I. Shaw, History of the Ottoman Empire and Modern Turkey, vol. 1, Empire of the Gazis: The Rise and Decline of the Ottoman Empire, 1280- 1808 (Cambridge: Cambridge University Press, 1976), pp. 291-292, on the ideas of Katip Celebi. Also, Norman Itzkowitz, Ottoman Empire and Islamic Tradition (Chicago: University of Chicago Press, Phoenix Edition, 1980), p. 88.

6. Shaw, History of the Ottoman Empire, vol. 1, pp. 107 and 147.

7. Andrew Hess, "The Evolution of the Ottoman Seaborne Empire in

the Age of Oceanic Discoveries, 1453-1525," The American Historical Review, vol. 75 (Dec, 1970), p. 1914.

8. On the Shi'i imamate, see Chapter 2 of this volume. The Safavid Isma'il should not be confused with the seventh imam recognized by Isma'ili Shi'i Muslims.

9. Much of early Shi'i martyrdom history is associated with locations in Iraq, especially Karbala; such places became destinations of Shi'i pilgrimage. See, e.g., Husain M. Jafri, Origins and Early Development of Shi'a Islam (London: Longman Group Ltd., 1979). ch. 7.

10. An overview of the policies of Shah Abbas is given in Jean Calmard, "Les marchands iraniens," in Denys Lombard and Jean Aubin, eds., Marchands et hommes d'affaires asiatiques dans l'Ocean Indien et la Mer de Chine ise-2oe siecles (Paris: Ecoles des Hautes Etudes en Science Sociales, 1988), p. 99. On contact with Europeans, see Roger Savory, Iran Under the Safavids (Cambridge: Cambridge University Press, 1980), ch. 5 and pp. 192-202.

11. Steensgaard, Asian Trade Revolution, e.g., pp. 104-110.

12. Calmard, "Les merchands iraniens," in Lombard and Aubin, eds., Marchands et hommes d'affaires asiatiques, pp. 94,99.

13. For a general history of the Mughals, Akbar through Aurangzeb, see Stanley Wolpert, A New History of India, 4th edn. (New York: Oxford University Press, 1993), chs. 9 and 11.

14. Ashin Das Gupta, "Indian Merchants and the Trade in the Indian Ocean," in Tapan Raychaudhuri and Irfan Habib, eds., The Cambridge Economic History of India, vol. 1, c. 1200-c. 1750 (Cambridge: Cambridge University Press, 1982), p.426.

15. Genevieve Bouchon, "Sixteenth Century Malabar and the Indian Ocean," in Ashin Das Gupta and M. N. Pearson, eds., India and the Indian Ocean, 1500-1800 (Calcutta: Oxford University Press, 1987), p.182. More detailed information is given in another Bouchon

article, "Pour une histoire du Gujarat du XVe au XVTIe siecle," in Bouchon, L'Asie du Sud a l'epoque des Grandes Decouvertes (London: Variorum Reprints, 1987), p. 149.

16. Holden Furber, Rival Empires of Trade in the Orient, 1600-1800 (Minneapolis: University of Minnesota Press, 1976), p. 15.

17. John F. Richards, The New Cambridge History of India, part 1, vol. 5, The Mughal Empire (Cambridge: Cambridge University Press, 1993), pp. 228 and 199.

18. Niels Steensgaard, "The Indian Ocean Network and the Emerging World-Economy, c. 1500-1750," in Satish Chandra, ed., The Indian Ocean: Explorations Notes I 119 in History, Commerce and Politics (New Delhi: Sage Publications, 1987), pp. 137-138; Furber, Rival Empires of Trade, p. 93.

19. A contrasting, non-Mughal example of state policy that affected maritime trade: a local ruler's attempt to monopolize the production and export of Travancore's Malabar pepper in the 1730s, partly to thwart the Dutch. See Das Gupta, "Indian Merchants," in Raychaudhuri and Habib, eds., The Cambridge Economic History of India, vol. 1, p. 422.

20. C. A. Bayly, "India and West Asia, c. 1700-1830," Asian Affairs, vol. 19, no. 1 (Feb., 1988), p. 11.

21. Subrahmanyam, The Political Economy of Commerce, pp. 367-368.

22. John E. Wills, Jr., "Maritime China from Wang Chih to Shih Lang: Themes in Peripheral History," in Jonathan D. Spence and John E. Wills, Jr., eds., From Ming to Ch'ing: Conquest, Region, and Continuity in Seventeenth-Century China (New Haven: Yale University Press, 1979), p. 204. Also, G. B. Souza, "Maritime Trade and Politics in China and the South China Sea," in Ashin Das Gupta and M. N. Pearson, India and the Indian Ocean, 1500-1800 (Calcutta: Oxford University Press, 1987), pp. 319,321.

23. Anthony Reid, Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680, 2 vols., vol. 2, Expansion and Crisis (New Haven: Yale University Press, 1993), pp. 316 and 122. The same was true of "turning Malay." See Barbara Watson Andaya and Yoneo Ishii, "Religious Developments in Southeast Asia, c. 1500-1800," ch. 9 in Nicholas Tarling, ed., The Cambridge History of Southeast Asia, vol. 1, From Early Times to c. 1800 (Cambridge: Cambridge University Press, 1992), p. 517.

24. S. Arasaratnam, "India and the Indian Ocean in the Seventeenth Century," in Ashin Das Gupta and M. N. Pearson, India and the Indian Ocean, 1500-1800 (Calcutta: Oxford University Press, 1987), p. 120.

25. Morris Rossabi, "Muslim and Central Asian Revolts," in Jonathan D. Spence and John E Wills, Jr., eds., From Ming to Ch'ing: Conquest, Region, and Continuity in Seventeenth-Century China (New Haven: Yale University Press, 1979), pp. 179-181.

26. Joseph F. Fletcher, "China and Central Asia, 1368-1884," in John K.Fairbank, ed., The Chinese World Order (Cambridge, MA: Harvard University Press, 1968), pp. 209-210. Also, David Morgan, Medieval Persia 1040-1797 (London: Longman, 1988), p. 91.

27. Rossabi, "Muslim and Central Asian Revolts," in Spence and Wills, eds., From Ming to Ch'ing, pp. 182-183.

28. Ibid., p. 191.

29. Ibid., p. 193. Also, Fletcher, "China and Central Asia," in Fairbank, ed., The Chinese World Order, pp. 223-224. Also, for "New Sect" Islamic rebellions of the eighteenth and nineteenth centuries, in the northwest and in Yunnan province, the aim of which was the establishment of Islamic states, see R. Israeli, "Islamization and Sinicization in Chinese Islam," in Nehemia Levtzion, ed., Conversion to Islam (New York: Holmes & Meier Publishers, Inc., 1979).

30. William S. Atwell, "A Seventeenth-Century 'General Crisis' in East Asia?" Modern Asian Studies, vol. 24, no. 4 (1990), esp. pp. 671-673; Jack A. Goldstone, "East and West in the Seventeenth Century:

Political Crises in Stuart England, Ottoman Turkey, and Ming China," Comparative Studies in Society and History, vol. 30, no. 1 (Jan., 1988), pp. 106-110.

31. Ibid., pp. 120-126.

32. Bayly, "India and West Asia," Asian Affairs, vol. 19, no. 1 (Feb., 1988). His point is that the suppression of unruly groups was part of the mechanism used by the British to establish power in Asia.

33. J. van Leur, Indonesian Trade and Society: Essays in Asian Social and Economic History (The Hague: W. van Hoeve, 1955). e.g., pp. 135-136,197-200. Philip D. Curtin, Cross-Cultural Trade in World History (Cambridge: Cambridge University Press, 1984), p. 134.

34. Steensgaard, The Asian Trade Revolution, pp. 28ff. K. N. Chaudhuri, Trade and Civilisation in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750 (Cambridge: Cambridge University Press, 1985). ch. 10.

35. Maxime Rodinson, Islam and Capitalism, trans, by Brian Pearce (Austin: University of Texas Press, 1978), p. 40, citing the seventeen-century traveler John Chardin; Reid, Southeast Asia in the Age of Commerce, vol. 2, p. 111. On sarrafs, see also Chapter 2 in this volume, in text at note 22.

36

"في الموانئ الإسلامية، كان المسؤول عن الميناء يحمل أكثر من اسم بناء على الثقافة وطبيعة العمل. ففي موانئ جنوب بلاد العرب كان يسمى "أمير" قائد البحر. وفي الموانئ التي كانت اللغة الفارسية هي الأولى كان يسمى "شاهبندر" أو ملك التجار" وأيضا كلمة " رئيس"....

"The Maritime Trade of Indonesia: 1500-1800," in Ashin Das Gupta and M. N. Pearson, eds., India and the Indian Ocean, 1500-1800, p. 249.

37. M. A. P. Meilink-Roelofsz, "Trade and Islam in the Malay-In-

donesian Archipelago Prior to the Arrival of the Europeans," in D. S. Richards, ed., Islam and the Trade of Asia (Oxford: Bruno Cassirer, 1970), p. 152. K. N. Chaudhuri, The Trading World of Asia and the English East India Company, 1660-1760 (Cambridge: Cambridge University Press, 1978), pp. 136-138.

38. Ashin Das Gupta, "A Note on the Shipowning Merchants of Surat c. 1700," in Denys Lombard and Jean Aubin, eds., Marchands et hommes d'affaires asiatiques dans l'Ocean Indien et la Mer de Chine i3esoe siecles (Paris: Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 1988), p. 109.

39. Chaudhuri, Trade and Civilisation, pp. 209-210; also his The Trading World of Asia, pp. 136-138.

40.

وناقش فيلسوف التاريخ (وعلم الاجتماع ابن خلدون " رأسمالية التجار" في كتابه المشهور "المقدمة" والذي ترجمه:

Franz Rosenthal, ed. and abridged by N. J. Dawood (Princeton: Princeton University Press, 1967), e.g., p. 298. On types of capitalism, see Chaudhuri, Trade and Civilisation, ch. 10; Pearson, Before Colonialism. Cf. Subrahmanyam, The Political Economy of Commerce, pp. 327-339.

41. Reid, Southeast Asia in the Age of Commerce, vol. 2: for Muslim military expansion in island Southeast Asia, especially Java, see pp. 169-176; for the mainland, see pp. 186-192; see also pp. 182 and 212-214. Notes I 121

42. Andaya and Ishii, "Religious Developments," in Tarling, ed., The Cambridge History of Southeast Asia, vol. 1, pp. 519-520.

43. Ibid., pp. 173-174. See also Chapter 3 of this volume, in text after note 44.

44. E.g., Lea E. Williams, Southeast Asia: A History (New York: Oxford University Press, 1976), p. 43-

45. E.g., Robert Stevens, The New and Complete Guide to the East India Trade (London, 1775), p. 128:

يدفع المحمديون (نسبة إلى أتباع النبي محمد (ص)) 2.5% في حين تدفع باقي الأمم 5 % في مسقط......ولم يقدّم ستيفنس أي دليل شامل يتوافق مع الرسوم الجمركية.

For the same rates in the Ottoman Empire, see Bruce Masters, The Origins of Western Economic Dominance in the Middle East: Mercantilism and the Islamic Economy in Aleppo, 1600-1750 (New York: New York University Press, 1988), p. 138.

46. For an example,

انظر الباب الخامس عند الحديث عن السلطان تيبو، فالفرق بين الوكلاء التجاريين والسياسيين لم يكن محددًا بشكل دقيق. فبعض الألقاب كانت " دلال أو وكيل).

e.g., dallal for broker; wakil or aarogha for political agent.

47. E.g., Muscati control over East African ports through an appanage system. See E Risso, Oman and Muscat: An Early Modern History (London: Croom Helm and New York: St. Martin's Press, 1986), ch. 7.

48. Curtin, Cross-Cultural Trade, esp. ch. 1.

49. Michel Aghassian and K€ram Kevonian, "Le commerce armenien dans l'Ocean Indien aux i7e et i8e siecles," in Denys Lombard and Jean Aubin, eds.,Marchands et hommes d'affaires asiatiques dan l'Oce'an Indien et la Mer de Chine i3e-2oe siecles (Paris: Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 1988), pp. 155-158. Also, John Carswell, "The Armenians and East-West Trade Through Persia in the XVIIth Century," in Michel Mollat, ed., SocHtis et compagnies de commerce en Orient et dans l'Oce'an Indien (Paris: SEVPEN, 1970), pp. 481-486.

50. Lvon Khachikian, "The Ledger of the Merchant Hovannes Joughayetsi," Journal of the Asiatic Society, vol. 8, no. 3 (1966), pp. 153-186. Armenians had a reputation for being diligent linguists.

Armenians trading to Isfahan could count on a number of Armenians there to know Turkish and Persian. Carswell, "The Armenians and East-West Trade," in Mollat, ed., Society et compagnies, p. 482.

51. E. g., Subrahmanyam, The Political Economy of Commerce, pp. 371-373. For other examples, see Stevens, The New and Complete Guide, passim. Such diversity also characterized pre-modern European trade. See Chaudhuri, The Trading World of Asia, p. 138.

52. Jean Aubin, "Marchands de Mer Rouge et du Golfe Persique au tournant des ise et i6e siecles," in Denys Lombard and Jean Aubin, eds., Marchands et hommes d'affaires asiatiques dans l'Ocean Indien et la Merde Chine i3e-zoe siecles (Paris: Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 1988), pp. 89-90.

53. Hamid Algar, "Kazaruni," The Encyclopedia of Islam, 2nd edn. (Leiden: E. J. Brill, i960-); J. Spencer Trimingham, The Sufi Orders of Islam (London: Oxford University Press, 1973), pp. 236 and 20-21. Trimingham argues that the Kazaruniyya was simply a group and not a true "way" (tariqa) because it had no distinctive teachings.

54. Gilbert Hamonic, "Les reseaux marchands bugis-makassar," in Denys Lombard and Jean Aubin, eds., Marchands et hommes d'affaires asiatiques dans l'Ocean Indien et la Mer de Chine i3e-2oe siecles (Paris: Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 1988), p. 262.

55. AndnS Raymond, Artisans et commergants au Caire au XVIHe siecle (Damascus: Institut francais de Damas, 1973-1974). vol. 1, pp. 126-127, citing De Maillet.

56. Chaudhuri, The Trading World of Asia, p. 150. Chaudhuri comments that this was not an isolated incident. He uses it as an example of religious exclusivity.

57. Calvin H. Allen, "Sayyids, Shets, and Sultans: Politics of Trade in Masqat under the Al bu Sa'id, 1785-1914." Unpubl. Ph.D. disseration, University of Washington (Seattle), 1978, p. 105. See also Allen, "The Indian Merchant Community of Masqat," Bulletin of the School of

Oriental and African Studies, v. 44 (1981), p. 42.

58. On the companies and their employees, see Furber, Rival Empires of Trade, and L. Blusse and F. Gaastra, eds., Companies and Trade: Essays on Overseas Trading Companies During theAncien Regime (Leiden: Leiden University Press,1981).

59. Chaudhuri, The Trading World of Asia, pp. 314-317 and 198-199.

ومن الآثار التي تركها الأوروبيون بتواجدهم تشجيع أو سوء استخدام الأعلام الوطنية على السفن. فكانت السفن الأوروبية والآسيوية يمكن أن ترفع أعلامًا بألوان مختلفة عن أعلام بلدانها بزعم الحماية من قبل دول قوية وتجنُّبًا لأي إيقاف من الأعداء.

For an example, see ibid., p. 199.

60.

سمّي ابن المخاء أو Mocha في الإنجليزية نسبة إلى ميناء المخاء على البحر الأحمر بالقرب من مدينة تعز اليمنية والذي كان يتم تصدير أفضل أنواع البن اليمني منه. لقد اشتهرت اليمن منذ القدم بزراعة البن اليمني (MOCHA) الذي يعتبر أجود وأفضل أنواع البن في العالم. وتعتبر اليمن الموطن الأصلي للبن والإنسان اليمني هو أول من زرع هذا المحصول وجعل منه المشروب الأول على مستوى العالم.

61. Stevens, The New and Complete Guide, p. 128.

62. K. Glamann, Dutch-Asiatic Trade, 1620-1740 (Copenhagen, 1958), p. 192.

63. Barbara Watson Andaya, Perak, the Abode of Grace (Kuala Lumpur Oxford University Press, 1979). p. 80.

64. Ibid., pp. 79 and 106.

65. Risso, Oman, p. 201.

66. Carswell, "The Armenians and East-West Trade," in Mollat, ed., Societes et compagnies, p. 484.

67. Chaudhuri, The Trading World of Asia, pp. 223-224; another example involved the use of British broadcloth for Mughal military uniforms: ibid., p. 223.

68. Glamann, Dutch-Asiatic Trade, pp. 206-211.

69. Risso, Oman, pp. 194-200.

70. Ibid., p. 146.

71. Ibid., p. 160, n. 18.

72. Ibid., p. 152.



الفصل الخامس

التنافس على الملاحة البحرية

(في الفترة من 1550-1860م تقريبًا)

الأوروبيـون في آسيا

لقد تعلَّم الأوروبيون في أواخر القرن الخامس عشر وأوائل القرن السادس عشر، ما كان الآسيويون قد تعلموه من قبل وهو كيفية استخدام أنظمة الرياح في المحيط الهندي. وتعلموا أيضًا أنظمة الرياح في المحيطين الأطلنطي والهادي، وقد أعطتهم هذه المعرفة ميزة على المستوى العالمي. ومع ذلك، فقد دخلوا المياه الآسيوية قبل أن تتجاوز التكنولوجيا الأوروبية البحرية نظيرتها الآسيوية وقبل الثورة الصناعية[1]. لقد ظلَّت القدرة الإنتاجية في الصين وربما في الهند متقدِّمةً، بكل المقاييس، على القدرة الإنتاجية الأوروبية[2]. وكان عدد السكان في آسيا كبيرًا نسبيًا، وكان فيها الكثير من الثقافات الحضرية والتي كان يشوبها الكثير من التعقيد. ولم يكن الدور الذي سيلعبه الأوروبيون في آسيا معروفًا على الإطلاق.

عندما وصل الأوربيون إلى آسيا نهاية القرن السادس عشر، كانت هناك أربعة أنظمة للحكم قوية وباسطة نفوذها على المناطق الداخلية بعيدًا عن السواحل في آسيا وهي: المينج في الصين، والمغول في الهند، والصفويون في إيران، وأخيرًا الإمبراطورية العثمانية، مع العلم أن الأنظمة الثلاثة الأخيرة عدا الأولى كانت غالبيتها مسلمة. وتَوسَّع نفوذ العثمانيين السياسي حتى وصل إلى فيِنّا Vienna. وكان الأوروبيون يرون أن التوسُّع العثماني

الإسلامي الذي تُحرِّكه العاطفة الدينية يُشكِّل تهديدًا عسكريًا وثقافيًا لقلب أوروبا. وكان للأيبيريين Iberians ذكريات وتأريخ مع الغزو الإسلامي واحتلاله الذي ظل لقرون طويلة إلى أن انتهى عام 1492م. وقد صبغ هذا التصوُّر حول المسلمين وشكَّل وجهة نظر الأوروبيين الذين أبحروا باتجاه المياه الآسيوية. أما قوة الآسيويين في المناطق الداخلية على الأرض ومخاوف الأوروبيين من التوسع الإسلامي فتعتبر عناصر مهمة مرتبطة بالمرحلة الأولى من الاحتكاك والتواصل بين الطرفين.

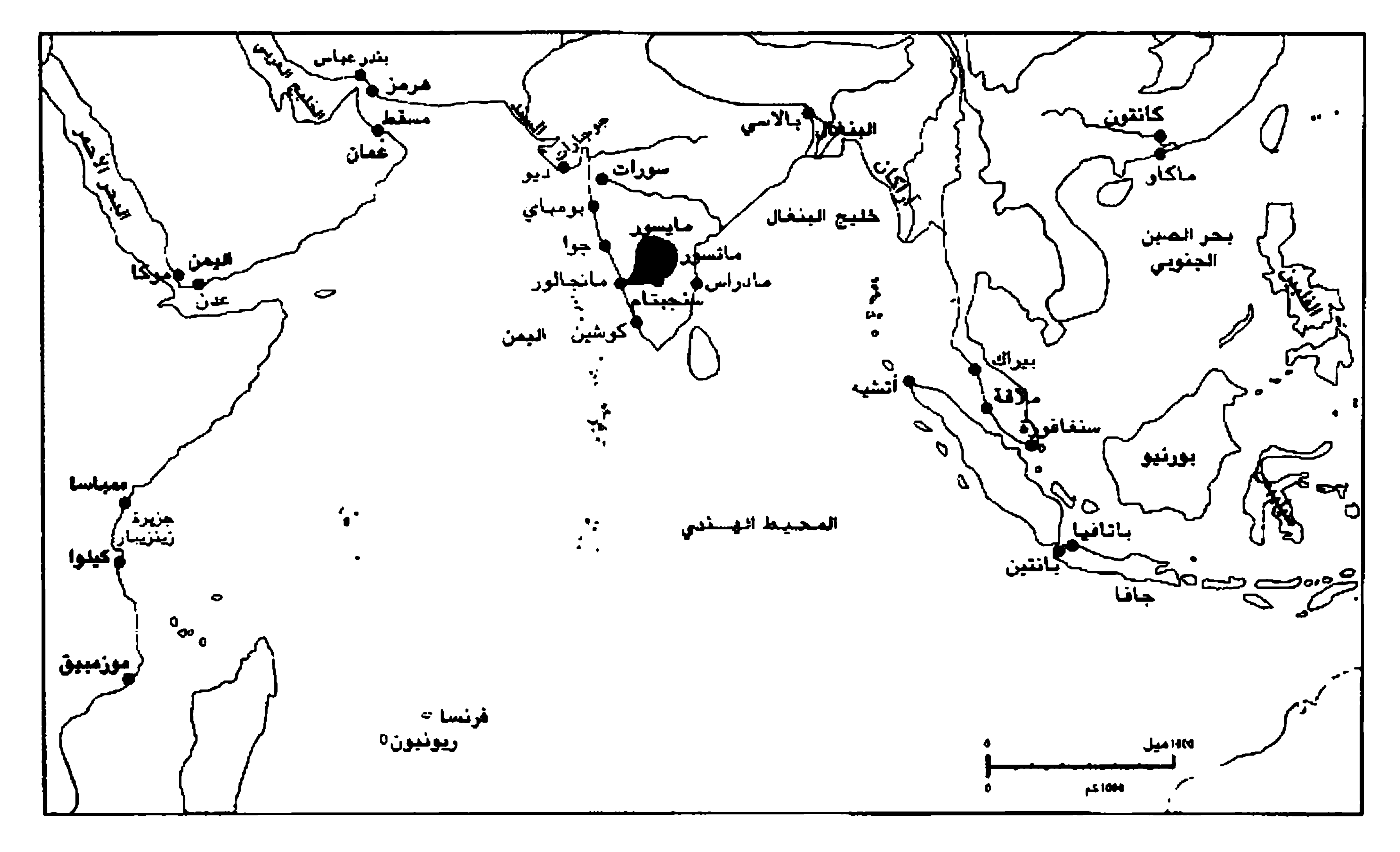
وبحلول منتصف القرن التاسع عشر، ولأسباب ستُناقَش في هذا الفصل، كانت الرؤى والتصوُّرات متباينة بشكل كبير. فقد أُجبِرَ الكينج Qing – خُلفاءُ مملكة المينج Ming الصينية – على فتح العديد من موانئهم أمام التجارة الغربية، ثم بدأ الأوروبيون بعد ذلك في التأثير الاقتصادي والثقافي على بعض المناطق الساحلية الصينية. وكان الصفويون قد ولُّوا وانتهى عهدهم منذ زمن طويل وخَلَفهم بعد ذلك نظامُ حكم القاجار Qajar. وكان آخر شاه مغولي صوري قد فَقَد حقوق التقاعد التي كان يتقاضاها من شركة الهند الشرقية في عام 1885م وكانت الإمارات الصغيرة غير قادرة على مقاومة ورفض ضمِّها إلى الهند البريطانية. وكان العثمانيون يمثِّلون آخر إمبراطورية إسلامية متماسكة، غير أنها كانت قد عانت وفقدت الكثير من المناطق لصالح الروسيين والنمساويين ابتداءً من العام 1699م عندما تمكَّنت مملكة الهابسبيرج Hapsburg من استعادة هنغاريا (المجر). وفي العام 1850م، كانت القوة العسكرية والسياسية للأوروبيين تُشكِّل تهديدًا واضحًا، وكان وجود نظام عالمي اقتصادي ينطلق من أوروبا في ذلك الوقت أمرًا دقيقًا رائعًا، لكنه كان يمثل تحديًا جسيمًا وعميقًا.

البرتغاليون

يمكننا القول بداية إن البرتغاليين هم الذين قاموا من بين الأوروبيين بتركيز جهودهم العلمية واهتمامهم الكبير في آسيا، يليهم الهولنديون والإنجليز (البريطانيون بعد 1701م)، حيث كوَّن كل منهم شركات للتجارة في آسيا. ومن المفيد البدء بإلقاء الضوء، من خلال الرسومات التوضيحية، على هذه القوى ثم تقييم أثر كل منها، وأخيرًا النظر في ردود المسلمين على تواجد هذه القوى. لقد كان البرتغاليون هم أول الواصلين، ففي الفترة من القرن السادس عشر وحتى بداية القرن السابع عشر، كان نجاحهم واضحًا للعيان. فقد استطاعوا تأمين بعض الجيوب ومناطق المراقبة في الموانئ المنتشرة من أفريقيا وحتى الصين (خريطة 5.1:). من هذه الموانئ: موزامبيق Mozambique وكلوى -Ki

wa وموميباسا Mombasa في شرق أفريقيا وهرمز على مدخل الخليج العربي وكوتشن Cochin وديو Diu وجوى Goa، وهذه الموانئ الثلاثة الأخيرة كلها في الهند الغربية حيث قاموا بتأسيس ميناء بومباي. وسيطر البرتغاليون على ملاكا المسلمة في عام 1511م وحصلوا على إذن من مملكة المينج بإقامة مؤسسة تجارية في منطقة ماكاو Macao بالقرب من كانتون الصينية عام 1557م.

لقد بيَّن الرحالة الشهير فاسكو ديجاما Vasco de Gama أن مجيء البرتغاليين من قبل إلى المحيط الهندي لم يكن من أجل البحث عن التوابل والفلفل ولكن للبحث أيضًا عن أقرانهم المسيحيين. ومن هؤلاء المسيحيين، ممن كان من الممكن اتخاذهم حلفاء، مجموعة كانت مرتبطة بالقسّ جون John والذي كان راهبًا وحاكمًا في منطقة الشرق الغامضة. وقد غذَّى الوجود المسيحي في الهند وأثيوبيا هذه الأسطورة[3]. وكان البرتغاليون مهتمين بالبحث عن قبر القديس توماس Thomas. والذي كان يُعتقد وجوده جنوب الهند، حيث كانت تتواجد بعض الجيوب والمناطق المسيحية. وفي عام 1518م تم التعرف على أحد القبور على ساحل الكروماندل، وقيل إن هذا القبر كان لأحد رسلهم[4]. ولم يكن التضامن الديني هو الحافز الأكبر فحسب، بل إن سياسة البرتغاليين الخاصة بالملاحة البحرية الدولية كانت نفعية وهدفت إلى منافسة ومعارضة وجود أتباع معتقد واحد متماثل في أوروبا مثل الإيطاليين وكذلك معارضة وجود هذا الوضع في آسيا. وإذا أخذنا هذه الرؤية في الاعتبار، فمن السهولة بمكان معرفة أن المسلمين كانوا هم المستهدفين بالتحديد من قبل البرتغاليين المندفعين بحماسة دينية سلبية، ولم يكن موقفهم هذا بسبب اعتقادهم بأن الإسلام يشكل خطرًا قريبًا عليهم، ولا بسبب وجود هرطقة أو انحراف في الإسلام يستحق التصحيح والتفنيد، لكن أيضًا بسبب سيطرة وهيمنة المسلمين الواضحة على التجارة في المحيط الهندي. وأدرك البرتغاليون أنهم لو أرادوا أن يتقدموا إلى الأمام فإنهم بحاجة إلى إضعاف قبضة المسلمين وسيطرتهم. وقد اكتسب هؤلاء التجَّار البرتغاليون مزيجًا من الشهرة، لكنها بشكل عام شهرة سلبية. فهناك بعض الروايات التي تشير إلى حدوث أعمال وحشية وإظهار التعصب ضد الآسيويين. فقد أدت الممارسات غير الأخلاقية والتي لا تمت بصلة للمسيحية في ملاكا إلى ظهور انتقادات حادة من قبل القس الباسكي جيزوت فرانسي زيفير Jesuit Francic Xevier، ويذكرنا هذا النقد الحاد بما عَلَّق عليه الرحالة المسلم ابن ماجد حول أقرانه المسلمين في الميناء نفسه قبل سنوات[5].



(خريطة : 5.1 : المحيط الهندي في القرنين السادس عشر والثامن عشر)

وكان طلب البرتغاليين للبضائع غالبًا ما يُشجِّع على وجود فرص اقتصادية جديدة للآسيويين. وقد اندمج بعض البرتغاليين في البيئة المحلية الآسيوية من خلال الزواج أو الارتباط بنساء آسيويات، ومن ثم كان لهم جيل من الأبناء الذين ينتمون إلى ثقافتين. ومن الأمثلة البارزة، السفير السابق لدى الصفويين في إيران ميكول فيريرا Miquel Ferreira والذي استقر في ساحل الكوروماندل، والذي لا يبتعد كثيرًا عن قبر القس توماس، مع زوجته الآسيوية (من جنوب شرق آسيا) وأولاده وكان يدير أسطوله البحري من السفن الناقة هناك[6].

وقد ظلَّت التجارة هي الهدف الرئيس وراء مثل هذه التحركات. وكانت شركة كاسا دا Casa da التجارية في الهند هي الشركة التجارية البرتغاليية الاحتكارية ومقرها في لشبونة Lisbon. في حين أن شركة إستادو دا Estado da في الهند كانت قد حدَّدت موقع الشركة في آسيا. وشارك التجَّار البرتغاليون أنفسهم (بشركاتهم الخاصة) ومن ضمنهم بعض أفراد الأسرة الحاكمة. وكان الفلفل المتواجد في جنوب شرق آسيا هو أكثر السلع رواجًا على الرغم من أن عائدات أرباحه في أوروبا كانت غير مشجِّعة. ووفرت شركة ستادو الحماية للآسيوين ولبعض التجار مقابل مبالغ مالية، سعيًا منها لتشجيع المشاريع التجارية. وكان هذا النظام يعني أن السفن التجارية الناقلة الحاصلة على تأشيرة مرور تُثبت دفعها للرسوم، المعروفة بـ كارتاز Cartaz، لن تتعرض للحجز من قبل البرتغاليين. في حين أن بقية السفن التي لا تدفع الرسوم كانت معرضة للحجز والمصادرة. وتكمن الفكرة في هذه النظام ببساطة في التهديد بأعمال العنف وبيع الحماية ضدها[7]. وقد تمت محاكاة هذا النظام إلى حد ما من قِبل بعض القوى الأوروبية الأخرى ومن قِبل الآسيويين، وذلك لأن فكرة هذا النظام بدت مربحة على الاقل. وهناك ما يشير إلى أن رسوم الحماية Cartaz كانت تعتبر في الغالب نوعًا من الضرائب المصغَّرة والتي لم تؤد إلى تقييد التجارة بشكل كبير[8]. وقد بقيت العائدات المالية في أيدي مسؤولي شركة إستادو بدلاً من ذهابها إلى لشبونة[9]. أما هذه المشكلة فكانت عبارة عن عيب وخلل تنظيمي بسيط. أما الصعوبة الحقيقية فقد تمثَّلت في عدم فعالية فرض نظام تأشيرة الإذن بالمرور على منطقة واسعة جدًا، حيث يسهل التهرب من قبضة البرتغاليين. وبعد وصول الشركات من أوروبا الشمالية، كان من الصعب فرض نوع من الاحتكار المحلي بسبب التنافس البحري. وقد أسهمت بعض المشكلات الأخرى في فشل الشركات البرتغالية، ومن هذه المشكلات، مثلاً، قلة الدعم السياسي والمالي من البرتغال ووجود نقص شديد في الأيدي العاملة[10].

الأوروبيـــون الشماليـون

يعتبر الهولنديون والإنجليز من أهم القوى الفاعلة في منطقة المحيط الهندي، حيث وصلوا جميعًا في نهاية القرن السابع عشر، في وقت كان البرتغاليون والأسبان متحدين وتحت ظل عرش واحد (1580-1640م). كما أن وجود السفن البرتغالية المسلّحة والحصون الساحلية في آسيا قد سهّل التوقّع بأن القادمين الجدد إلى هذه المنطقة لابد أنهم سيكونون جاهزين للقتال والتجارة معًا[11]. ولم يكن التنافس العدائي الملاحي بين الأوروبيين أنفسهم محتدمًا وواضحًا في المحيط الهندي فحسب، بل تعدّى ذلك إلى المناطق المستهدفة من قبل أسبانيا على امتداد سواحل الأميريكتين وعبر المحيط الهادئ إلى مانيلا في الفيليبين. ويمكن القول إن أوروبيي الشمال كانوا همجيين ووحشيين تمامًا مثل أسلافهم الأيبيريين، لكنهم صادفوا وضعًا أفضل: نظرًا لأن البريطانيين بالتحديد سبق وأن كان لهم نفوذ على الوثائق والمدونات التاريخية لتلك الفترة[12].

وكان تمثيل الهولنديين والإنجليز يتم عبر شراكة تجارية مساهمة، مجسّدة بذلك الفلسفة التجارية السائدة آنذاك وهي «مركانتيليزم» Mercantilism[13] وكان الهولنديون يخضعون لسيطرة شديدة من حكومتهم أكثر من الإنجليز. وكانت لديهم استثمارات على المدى البعيد كان من الواجب البدء بها. غير أن الطرفين معًا كانا يتمتعان بامتيازات حصرية. وقد تم السماح بالامتيازات الخاصة للشركات المحلية فيما يخص التجارة في المناطق البعيدة لكي يتم إنهاء منافستها من قبل التجار الهولنديين والإنجليز المستقلين. وحاول هؤلاء التجار بعد ذلك اللجوء إلى التجارة الحرة والتطفل التجاري أو شراء بعض التراخيص الخاصة. وعلى الرغم من محدودية تلك الامتيازات الحصرية، فقد أصبح الأوروبيون المستقلون في النهاية أكثر نفوذًا وقدرة على تقويض فلسفة المركانتيليزم التجارية في النصف الثاني من القرن 18م. وقد سُمح للشركات الهولندية والإنجليزية بتكوين قوات عسكرية والدخول في حروب أو إحلال السلام. وأرادت تلك القوى إعطاء هذه الشركات بعض وسائل الضغط ليس ضد الآسيويين، بل ضد البرتغاليين. وقد ساعد الإنجليز حكمَ الصفويين في إيران من أجل إبعاد البرتغاليين عن مضيق هرمز في عام 1622م. واستولى الهولنديون على ميناء ملاكا الملاوي في عام 1641م. وأصبحت المياه الآسيوية مفتوحة على مصراعيها أمام تحركات اوروبية أكثر اتساعًا، كالهولنديين والإنجليز. وأمّا ما تبقى من البرتغاليين فقد انضموا إلى الدنماركيين والفرنسيين. وزادت - بعد هذه الأحداث - الثقة

في مزيد من فرص التجارة الإقليمية، ويتضح هذا من خلال الإطراء والتقييم الذي صرَّح به الحاكم الهولندي جان بيتيرزون كوين Jan Peterszon Coen في عام 1619م بقوله:

بضائع الأقمشة من جوجارات يمكن مقايضتها بالفلفل والذهب على سواحل سومطرة، والعملات (الريال) والقطن من ساحل الكوروماندل مقابل الفلفل في بانتان Bantan، وخشب الصندل والفلفل والعملات يمكن مقايضتها بالبضائع الصينية والذهب الصيني. ونستطيع الحصول على الفضة من اليابان مع البضائع الصينية، وبضائع الأقمشة من ساحل الكوروماندل مقابل التوابل وبضائع أخرى، بالإضافة إلى الذهب من الصين، ومن بلاد العرب يمكن مقايضة التوابل بأنواع من كعكات الفواكه، وهكذا كل واحدة تؤدي إلى أخرى.[14]،

ثورات التجارة الآسيوية

ما الأثر الذي تركه الأوروبيون على تاريخ الملاحة البحرية الآسيوية وعلى التجارة الواقعة تحت سيطرة المسلمين؟ هناك خلاف مستمر منذ القدم وإلى الآن حول الإجابة عن هذا السؤال، غير أن وجهات النظر المتعددة للإجابة عن هذا السؤال مفيدة وذات معنى. لقد كان من المعتقد بأن ظهور البرتغاليين في المياه الآسيوية يُعدُّ حدثًا جوهريًا سطَّر بداية الهيمنة الأوروبية. وهناك اتفاق عام حاليا على إن البرتغاليين، على الرغم من تركهم انطباعات سيئة، كانوا قد تركوا أثرًا محدودًا خارج نطاق التحول المحدود إلى الكاثوليكية، ووجود الحافز من بعض الأسواق المحلية، وإدخال إحدى اللغات البرتغالية المنطوقة" باتويس " Patois كلغة تستخدم في التجارة. إن حجم التجارة التي قاموا بإعادة توجيهها على سفنهم الخاصة إلى رأس الرجاء الصالح Cape of Good Hope أو إلى البحر الأحمر كان صغيرًا مقارنةً بإجمالي الصادرات الآسيوية[15].

لا يستطيع أحد أن ينكر أو يشكك في أن أوروبيي الشمال قد تركوا أثرًا على آسيا أكبر من الأثر الذي تركه أقرانهم البرتغاليون، لكنَّ أسباب ذلك لم يتم التوصل إلى معرفتها بعد. وثمة جدل يُطرح من حين لآخر، وهو أن الهولنديين والإنجليز قد حرَّكوا وأحيَوا التجارة الآسيوية. ولعل أحد العلماء الذي يرتبط اسمه بوجهة النظر هذه هو نيلز ستيينس جارد، وقد ورد ذكره في الفصل السابق. ورأى ستيينس جارد أن الحادثة التي شكَّلت نقطة تحول حدثت في بداية القرن السابع عشر، عندما طرد الإنجليز والصفويون البرتغاليين من جزيرة هرمز، حيث لم يَستعِدْ هذا الميناء التجاري المهم بعد ذلك مكانته المرموقة

كحلقة وصل للتجارة بين الهند والخليج. وانتقل الدور في البداية إلى ميناء بندر عباس على الساحل الإيراني ثم انتقل في النهاية إلى مسقط في عمان. وبحسب ما ذكر ستيينس جارد، فإن طرد البرتغاليين يُبيِّن حالة الفشل التى وصلوا إليها مقارنةً بأوروبي الشمال. أما العامل المهم والحاسم الذي توصل إليه ستيينس جارد فهو البناء التنظيمي[16]. لقد تميَّزت الشركات الهولندية والإنجليزية بدقة تنظيمها وهيكلتها، مما ساعد على تقليل مخاوف وشكوك الأسمار في أوروبا، وهو ما يعني أن القرارات التجارية الصائبة يمكن اتخاذها إذا كان من الممكن توقُّع أو ضبط سعر إحدى السلع المنقولة من مناطق بعيدة. والأهم من ذلك فيما يخص السياق الآسيوي، فقد تم تنظيم هاتين الشركتين لكي تستوعبا تكاليف حمايتهما، ويحتاج مفهوم الحماية هذا إلى بعض التفسير. وقد رأينا حتى الآن، كيف أن البرتغاليين انتزعوا رسوم الحماية من خلال نظام تأشيرة العبور، غير أن الأموال المحصَّلة لم تكن تغطي كل تكاليف حمايتهم الخاصة، وقد تمثلت هذه التكاليف في: النفقات العامة لتشغيل وصيانة مدافع السفن وحصون السواحل وكل التكاليف المتعلقة بصد المنافسين وقطاع الطرق. وأما الشركات الهولندية والإنجليزية، والتي كانت تتلقى دعمًا كبيرًا في المقام الأول من حكومتيهما المركزيتين، وكانت بوسعها تكوين جيش وقوات بحرية تابعة لها، فقد استطاعت أن تدمج وتدرج تكاليف حمايتها الباهظة ضمن الأسعار التي يفرضونها على الشحن البحري للبضائع. وبهذه الطريقة، كانت هناك علاقة مباشرة بين حجم التجارة والقدرة على تأمينها وحمايتها.

ما الأمر الذي سمحت به المميزات التنظيمية لأوروبيي الشمال أن يحققوه؟ بناءً على ما قاله ستيينس جارد، فقد كانوا قادرين على جذب واغراء نسبة كبيرة من القوافل التجارية الآسيوية البرية والمهتمة بتجارة الحرير والتوابل - إلى التحول إلى النقل البحري الآمن ولو كان باهظ التكاليف. واستغلوا بعد ذلك واستفادوا من رأس الرجاء الصالح أكثر من استفادة البرتغاليين في أي وقت من ذي قبل. وكان تركيز ستيينس جارد على إعادة تغيير مسار الحرير الفارسي من طرق القوافل البرية بين إيران وسوريا إلى سفن الشركة في الموانئ الإيرانية. وكانت النتيجة هي تحويل التجارة من قبضة القوى الآسيوية المسيطرة على الطرق البرية إلى أيدي الأوروبيين والذين كانوا يسيطرون على الطرق التجارية البحرية.

ويطرح ستيينس جارد نقطةً شديدة الأهمية في هذا السياق مفادها أن التحول في التجارة قد سجَّل بداية تغيرًا مهمًّا فيما يتعلق بموازين القوى بين الأوروبيين في آسيا.

ويمكن القول هنا إن الأثر الأوروبي على آسيا وتجارتها لم يبرز ببساطة من تلك المميزات التنظيمية. فقد أخذ الأثر العام وقتًا طويلًا وتبين جليًا في أوقات وأماكن مختلفة. وبناءً عليه، يمكننا التعرف على الثورة التجارية الآسيوية الواسعة.

وفي حين أن ستيينس جارد استخدم مجموعة من المحفوظات والوثائق المتميزة، سنجد أن نظريته قد أثارت القيام ببحوث ودراسات أخرى وخاصة بين العلماء القادرين على استخدام المصادر المدوَّنة باللغات الآسيوية. ومن هؤلاء العلماء، بروس ماسترز Bruce Masters والذي درس مدينة حلب Aleppo التي تقع على النقطة الأخيرة في الطريق البري السوري لتجارة الحرير الفارسي. ونظرا لاعتماده على المصادر العثمانية المدوَّنة بالتركية والعربية، فإنه يرى أن ثورة ستيينس جارد مفاجئة: لأن الثورة في الحقيقة يمكن اعتبارها عملية متدرجة بدأت في أوائل القرن السابع عشر وامتدت إلى القرن الثامن عشر، عندما أدخل الأوروبيون السفن البخارية (البواخر) وطرق السكك الحديدية إلى آسيا[17]. ويتضمن هذا التفسير توسيع مفهوم الثورة التجارية ليشمل مضامين أكثر من التحديث والابتكارات التنظيمية أو الهيكلية التي قامت بها الشركات الهولندية والإنجليزية. كما يتطلب هذا التفسير الأخذ في الاعتبار الاختلافات الإقليمية. ويرى ماسترز أن مراحل الثورة في حلب امتدت من عام 1620م تقريبًا وحتى 1750م، وبحلول هذا التاريخ الأخير، لم يكن قد تم تغيير مسار قوافل تجارة البهارات البرية إلى البحر فحسب، بل إن قوافل تجارة الحرير كانت قد انتهت تمامًا. وأمّا الحرير نفسه، فلم يكن قد تم تحويل تجارته إلى الطريق البحري، بل إنه كان ببساطة غير متوافر بالكميات الضرورية. وكان إنتاج الحرير الفارسي قد تدهور، وليس ذلك بسبب عوامل تجارية. ولكن بسبب الاضطرابات السياسية في إيران[18]. فبعد موت الشاه عباس، بدأ احتكار الأسرة الحاكمة للحرير يتلاشى نظرًا لضعف الإدارة القائمة على ذلك. فقد تمت هزيمة الدولة الصفوية على أيدي أحد أمراء القبائل الأفغان في 1722م ومع انهيار الدولة انتهى الاحتكار الذي كان قائمًا على صناعة وتصدير الحرير. وكما أن الاحتكار ظل قائمًا، فإن تجارة الحرير قد قاومت إعادة تغيير مسارها وطريقها التجاري. وكانت حركة قوافل الحرير التجارية تتدهور فقط عندما يهبط الإنتاج.

ولكي نتناول مسألة ثورة التجارة الواسعة الانتشار التي امتدت إلى القرن التاسع عشر، فمن المفيد رسم وتتبع تاريخ الشركتين التجاريتين الرئيسيتين التابعتين لشمال أوروبا في الفترة من 1650م إلى 1855م. ففي نطاق منطقة المحيط الهندي، نجد أنه كانت

للآسيويين مزايا عديدة منها: وجود شبكات تجارية ولغات مشتركة، ومعرفتهم بطلب السوق المحلي وبمصادر السلع. كما كان للآسيويين ممارساتهم وأساليبهم التجارية التي يتعاملون بها في ظروف وأوضاع مختلفة، مثل بطء حركة السوق والعرض المتدني للسلع. وفي مقابل كل هذا، فإن شركات الهند الشرقية تميّزت في البداية بوجود تنظيم هيكلي كما وصفه ستيينس جارد، وبتكنولوجية سفنها المتفوّقة ومعداتها وأسلحتها النارية، بالإضافة إلى خرائطها الملاحية أيضًا. ورغم كل ذلك، فقد كانت هذه الشركات غير جديرة بقصص النجاح هذه.

لقد كان للهولنديين مؤسساتهم التجارية والتي كان يطلق عليها مصانع في كل أنحاء منطقة المحيط الهندي بما في ذلك الخليج العربي والموانئ الهندية. ووكان الهولنديون، منذ الوهلة الأولى، مهتمون أكثر بجنوب شرق آسيا، ولعل السبب في ذلك يكمن في أنها كانت في مسافة آمنة وبعيدة عن المغول في مينا سرات Surat، والصفويين في بندر عباس، والعثمانيين في البصرة. وكان هناك أحد الجيوب الهولندية على جزيرة جاوة منذ فترة مبكرة عام 1619م في منطقة باتافيا Batavia وبالتحديد في جاكرتا الأندونيسية. ومن هذا الموقع، حاول الهولنديون التحكم في تدفق الفلفل والبهارات من جاوة وسومطرة وجزر المالوكو Maluku وذلك لمنافسة التجّار المسلمين في آتشيهAceh . ومن آليات ذلك التحكم: إبرام عقود مع المنتجين الآسيوين يوافقون بموجبها على شراء كميات كبيرة بأسعار منخفضة، وقد ضمن هذا الترتيب زيادة حجم المبيعات للمنتج وسمح للهولنديين بإعادة البيع في هامش ربح مرتفع، كان يرتفع أحيانًا إلى ألف بالمائة[19]. وفي نهاية القرن السابع عشر، سيطر الهولنديون على منطقة البانتن Banten ليتمكّنوا من الوصول إلى التجار الصينيين الذين يبحرون هناك بشكل منتظم. وكان مستوى أداء الهولنديين جيدًا، إلّا أنهم سرعان ما بدأوا في إعاقة نجاحهم بسبب طرق حفظ وتدوين الحسابات الضعيفة المتّبعة في عملهم، والفساد، وزيادة النفقات. كما أن أصحاب الشركات الخاصة من التجار الهولنديين تجنّبوا احتكار الشركات. وفي الحقيقة، فقد مثّل القرن الثامن عشر كارثة مالية للهولنديين على الرغم من تطور زراعة البن في جاوة. وقرّروا أن يتركوا مؤسساتهم الباهظة التكاليف غرب المحيط الهندي وفي الخليج العربي حيثما كانت التجارة بطبيعة الحال تتقلص لكي تدعم التجارة في جنوب شرق آسيا. وبحلول العام 1799م، أفلست الشركة وكان على الحكومة الهولندية أن تأخذ على عاتقها ديون الشركة وأن تتحمّل مسؤولياتها الإدارية[20].

لقد ركّز الإنجليز جغرافيًا على الهند حيث أصبحت الشركة مرتبطة بأراضيها وكانت بداية ذلك في البنغال. ولم تكن النية الاقتصادية هي التأثير على مبادرات الملاحة البحرية فحسب، بل على الإنتاج في المناطق الداخلية. وقد ورّطت بعض الاعتبارات السياسية والاقتصادية البريطانيين في الدخول إلى المناطق النائية في مدراس Madras وبومباي Bombay. وأصبحت هذه الموانئ معًا، إضافة إلى ميناء كالكوتا Calcutta في البنغال، مقرات رئاسية في إدارة شركة الهند الشرقية.

وبالإشارة إلى ثورة التجارة الآسيوية الواسعة، فإن تجربة شركة الهند الشرقية البريطانية تستحق اهتمامًا خاصًا. فمن مميزات هذه الشركة، المذكورة آنفًا، قدرتُها على استيعاب وإدراج النفقات العامة بربطها بحجم التجارة. ومع ذلك، فقد بدأت تكاليف الحماية والتي أدرجها البريطانيون في القرن السابع عشر في الزيادة بشكل لافت للنظر في القرن الثامن عشر، لدرجة أن أصبح هذه الوضع أمرًا سلبيًا. وفي نهاية القرن السابع عشر، أسّست الشركة قوات بحرية مصغرة في بومباي لحماية مصالحها في ميناء سرات. وخلال القرن الثامن عشر، تم توسيع القوات البحرية وتنظيمها في قوة بحرية متواضعة لكنها كانت لا تزال مكلّفة، وكان الهدف هو مواجهة القرصنة الباسطة نفوذها على امتداد الساحل الغربي للهند. وواجه البريطانيون صعوبات مثل أقرانهم الهولنديين فيما يتعلق بالمحافظة على احتكارهم وامتيازاتهم الحصرية مقابل المنافسين المستقلين من المواطنين الذين كانوا ينافسونهم. ويسبّبون نزيفًا وخسارةً في الأرباح. وازدادت النفقات العامة كذلك، حيث كان على البريطانيين أن يحموا مصالحهم في مناطق الهند التي تحملوا مسؤولياتها الإدارية من قبل. إن التكاليف الباهظة لحرب السنوات السبع مع الفرنسيين في الهند في الفترة من 1756م وحتى 1763م يمكن إضافتها إلى بند الحماية في سجل الحسابات المخصّص لذلك. وكان من أهم الأسباب العامة التي تقف وراء زيادة تكاليف الحماية – تزايد حالة الاضطرابات وعدم الاستقرار الملاحي المرتبط بانهيار القوى التوسّعية في آسيا والذي تم مناقشته في الفصل الرابع.

وقد واجه العثمانيون صعوبات في الحفاظ على البصرة ومناطق شرق بلاد العرب، في خضم انشغالهم وقلقهم حول التطورات التي حقّقها الروس والنمساويون. وكان حكم الصفويين لإيران قد انتهى بعد العام 1722م. وفقد المغول السيطرة على ميناء سرات بعد عام 1730م وكانوا محصورين في محيط المنطقة الداخلية لدلهي عام 1750م. وظهرت نتيجة لما سبق ارتباطات بين ظروف تراجع التوسّع وبين انخفاض طلب المستهلكين وزيادة

في المنافسة البحرية والقرصنة. وكانت التجارة البحرية المتهالكة بين الشرق الأوسط وجنوب آسيا في خطر. ونتيجة لذلك فقد كانت تكلفة حمايتها باهظة. وحاولت شركة الهند الشرقية أن تستوعب بعض هذه التكاليف من خلال رسوم الشحن، لكن ذلك أدى بشكل عام إلى المبالغة في أسعارها في الأسواق الإقليمية. وفي المقابل، استطاع المنافسون المحليون الإبحار باستخدام مراكبهم الشراعية رخيصة التكلفة في قوافل كبيرة لتوفير الحماية بدلاً من تحمل أعباء قوات بحرية منفصلة[21].

ومن أجل تعويض كل هذه النفقات، فقد سعت الشركة للحصول على حصة أكبر من التجارة في المحيط الهندي. وكانت إحدى الطرق التي استطاعت من خلالها شركة الهند الشرقية الحصول على حصة أكبر هي السيطرة على إحدى الموانئ المهمة مع التقليل من حجم تدخلاتها في المناطق النائية إلى الحد الأدنى. وتمكنت بريطانيا بعد ذلك من السيطرة على سنغافورة Singapore في عام 1819م، مما هيَّأ لها موضع قدم في حافة متاخمة تُطلّ على الهولنديين في منطقة باتافيا Batavia. وثمة تكتيك أو طريقة أخرى استخدمها البريطانيون وهي عكس الميزان التجاري البريطاني السلبي مع الصين عن طريق إيجاد أحد المنتجات لبيعها للصينيين بحيث تكون قيمته أكثر من أن تساوي قيمة المشتريات البريطانية من الشاي. ولتحقيق هذا الهدف، عمل البريطانيون على تطوير تجارة إقليمية غير معروفة للأفيون، وذلك ببيع الأفيون الهندي في ميناء كينج Qing التابع لكانتون Canton الصينية. وعندما حاول الصينيون أن يوقفوا هذه التجارة، والتي لم يقتصر دورها على تحويل الميزان التجاري ضدهم فحسب، بل إنها قد سبَّبت أيضًا مشاكل اجتماعية بالغة الخطورة، وجد الصينيون أنفسهم مطوَّقين من قِبل القوات البحرية البريطانية المتفوقة عليهم. وحدثت بعد ذلك سلسلة من العمليات العدائية والمواجهات في العقد الرابع من القرن الثامن عشر 1840م وأطلق عليها «حروب الأفيون»، والتي انتهت بنوع من التسوية تم بموجبها فتح مزيد من الموانئ إلى جانب ميناء كانتون أمام البريطانيين وبعض التجَّار الغربيين الآخرين. كما كانت هناك فرص أخرى عديدة، ففي غرب المحيط الهندي، وقعت عدن Aden (في اليمن) تحت السيطرة البريطانية عام 1839م، مما أعطى بريطانيا موقعًا تجاريًّا متميزًا على البحر الأحمر. وأما في الخليج العربي، فقد وسَّع البريطانيون نفوذهم بطريقة غير مباشرة من خلال عقد معاهدات بإقامة علاقات بنية القضاء على القرصنة وحل النزاعات البحرية. ومن أهم وأشهر المعاهدات: المعاهدة العامة للسلام في عام 1820م والتي أعطت التسمية «ساحل الهدنة أو الساحل المهادن»[22] لمعظم الجانب العربي على الخليج. وأدت هذه السياسة إلى تقليص تكاليف الحماية[23].

إن التواجد المستمر للفرنسيين في المحيط الهندي كان بمثابة تهديد لمخططات البريطانيين الرامية إلى توسيع نفوذهم. وكانت هزيمة الفرنسيين في الهند قد جعلتهم يتراجعون إلى التخوم والمناطق الجانبية، مثل تراجعهم إلى جزيرة ريبونين Boubon (Reunion) ومنطقة لاي دي فرانس Mauritius (Lie de France) وتسمى موريشيوس، لكنهم استمروا في التجارة وعقد التحالفات. وشعر البريطانيون بضرورة الرد على ذلك. ومن الأمثلة الواضحة التي تشير إلى مثل هذا الاحتكاك، التنافس الإنجليزي الفرنسي Anglo-French لبسط النفوذ على مسقط، ميناء عمان على البحر العربي، والتي كانت قد أصبحت حلقة وصل تجارية بين الشرق الأوسط وجنوب آسيا. ففي عام 1770م كان أمراء التجارة من الأسرة الحاكمة في مسقط، أسرة البوسعيد، قد طوّروا تجارة الرقيق المربحة في المناطق التابعة لهم في شرق أفريقيا، وخاصةً في زنجبار Za-zibar وكلوى Kilwa حيث أسّسوا مواقعهم الإدارية فيها. وكان العملاء الرئيسون هم من الفرنسيين. وقام القائمون على التجارة في مسقط بشحن الحبوب إلى جزيرة موريشيوس الفرنسية وكانوا قد عرضوا على الفرنسيين بأن يسمحوا لهم بإنشاء مصنع تجاري في مسقط وهي ميزة لم تعرض من قبل على أي قوة أوروبية[24]. وبعد سنة من غزو نابليون بونابرت Napoleon Bonaparte لمصر عام 1799م، أوقف البريطانيون رسالة غامضة لكنها ودية من بونابرت إلى حاكم عمان[25]. وقد شعرت إدارة الشركة البريطانية في بومباي بالقلق من أن تؤدي مثل هذه العلاقات إلى إعطاء الفرنسيين بعض الامتيازات التجارية ومنحهم فرصة جديدة للعودة إلى منطقة المحيط الهندي. ولكي تقنع حكام مسقط بعدم التحالف مع الفرنسيين، قام عميل فارسي يعمل لصالح الشركة البريطانية بكتابة رسالة إلى أحد المسؤولين في مسقط في عام 1800م جاء فيها:

«انظروا إلى صداقة الانجليز واحترامهم ... باعتبارهما الروح التي تحيا بها مسقط وقوام حياتها، وفروا من دنس الأخوة الفرنسية فراركم من الطاعون»[26]

وقبل ذلك بسنوات قليلة، كان أكبر مسؤولي الشركة رتبةً في الهند، الحاكم العام في كالوكتا calucutta، قد كتب رسالة حذّر فيها من مغبة الأثر السيئ الذي يمكن توقّعه من الفرنسيين الثوريين، جاء فيها:

« بعد أن أردوا مَلكهم قتيلًا (أعني الفرنسيين)، وألغوا الدين، فإنهم يحاولون خلق بلبلة واضطرابات في كل أنحاء العالم، وجلب الفوضى والإخلال بالنظام إلى كل الممالك»[27]

وكان من الصعوبة بمكان أن يتقبَّل حكام مسقط مثل هذه النصيحة والتعليقات. ولم يكن أسلوب الخطاب والتراسل هو الوسيلة الوحيدة التي اعتمد عليها البريطانيون، بل إنهم مارسوا الضغوطات التجارية كذلك. حيث هدَّدت شركة الهند الشرقية بإغلاق الموانئ الهندية البريطانية بما في ذلك ميناء بومباي أمام تجَّار مسقط[28]. وأخيرًا جاءت المؤشرات في عام 1803م تبين بأن تلك التهديدات أصبحت نافذة. وأرسل الفرنسيون مبعوث إلى مسقط لتأسيس المصنع الذي قدَّم حكام مسقط دعوة للفرنسيين للقيام بإنشائه هناك، لكن حاكم مسقط لم يسمح للمبعوث بالمغادرة، حيث تم إبلاغ السفينة بأن المبعوث سوف يعود في وقت أفضل. ونظرًا لأن لدى مسقط عشرون سفينة نقل كبيرة على الموانئ الواقعة تحت السيطرة البريطانية في البنغال ومالابار Malabar، فلم يكن لهم أن يُعرِّضوا أنفسهم لمخاطر الانتقام التجاري من قِبل شركة الهند الشرقية إذا ما أكرموا وفادة الفرنسيين وعاملوهم بطريقة حسنة[29].

وعندما تأكَّد البريطانيون من فعالية ونجاح ضغوطاتهم، ترك البوسعيد، حكام مسقط، كثيرًا من تجارتهم بين الهند والخليج واستعاضوا عنها بتركيزهم على المستعمرات التابعة لهم في شرق أفريقيا. وبعد عام 1830م، انتقل اهتمام حاكم مسقط إلى زنجبار ومن ثم جعلها مكان إقامته. وطوَّر هناك نظامًا اقتصاديًا يعتمد على زراعة القرنفل وكان يقوم بأعمال الزراعة الرقيقُ الأفارقة[30].

وقد فتح هذا التحول الاقتصادي، الذي أتى من عمان البعيدة، المجالَ أمام البريطانيين ليلعبوا دورًا تجاريًا وسياسيًا في الخليج. وكانت هناك تحولات ذات علاقة في تجارة البحر العربي. فعلى سبيل المثال، قامت جماعة الخوجا الإسماعيلية المسلمة في غرب الهند بالتشعب والانتقال إلى شرق أفريقيا وساحل عمان[31]. كما انتقل التجَّار الهندوس من السند وكوتش Kutch إلى مسقط حيث أسهموا في استثمارات جديدة في مجال التجارة. وبعد انتقال مقر حاكم عُمان إلى زنجبار، تمكَّن الهندوس تقريبًا من السيطرة على التجارة العمانية المتدهورة آنذاك ووجدوا أسواقًا جديدة وبالتحديد في «الإمارات المتحدة» لبيع التمور فيها[32]. وكان الهنود المقيمون في عمان - في الغالب - يحملون الجنسية البريطانية والتي كانت توفِّر لتجارتهم حماية قانونية، غير أنها سبَّبت لهم عداءات مع العرب العمانيين[33]. ويمكن القول هنا بأن جهود البريطانيين في حماية عمان من نفوذ الفرنسيين لم تحصل على النتيجة المرجوة فحسب بل عملت على إحداث تغيير في النمط الإقليمي المعقَّد.

الهنـد البـريطـانيـة وثـورة التجـارة الواسعة

إن القدرة على توقُّع أسعار السلع الآسيوية في أوروبا وتكاليف الحماية المتضمنة المرتبطة بالشركات الهولندية والإنجليزية كانت كافية، في أوائل القرن السابع عشر، لتلك الشركات لكي تلتف على البرتغاليين وتجذب كمية كبيرة من تجارة القوافل البرية إلى السفن الهولندية والإنجليزية. ومع ذلك، فإن التفوق التنظيمي لم يكن كافيًا لشركات شمال أوروبا حتى تحقِّق أهدافها. وكما رأينا من قبل، فإن الشركة الهولندية كانت قد قوَّضت نفسها بنهاية ذلك القرن، في الوقت الذي كانت فيه الشركة البريطانية لا تزال قابلة للتطوُّر والاستمرارية، لكنها مكبَّلة بالزيادة الكبيرة في تكاليف الحماية. وقد تعامل البريطانيون مع هذه المشكلة من خلال اكتسابهم حصة أكبر من التجارة المحلية والإقليمية. فتاجروا بالأفيون مع الصين لإصلاح ومعالجة الاختلال في الميزان التجاري الناتج عن شرائهم للشاي الصيني. وأدت إضافتهم لموانئ جديدة، مثل سنغافورة وعدن، إلى جلب المزيد من العائدات. لقد كان للانتصارات الدبلوماسية على الفرنسيين أثر في تقليص التنافس في البحر العربي والخليج العربي أيضًا. كما ساعدت معاهدات إقامة العلاقات على تخفيض تكاليف الحماية. ولم تكن كل هذه إلا خطوات في طريق ثورة التجارة الآسيوية الواسعة.

ورغم ذلك، فلم تكن تلك الخطوات كافيةً لضمان بقاء شركة الهند الشرقية. ففي عام 1813م، فقدت امتيازاتها الحصرية واحتكارها للتجارة الآسيوية، وهذا مؤشرٌ على أن مؤيدي التجارة الحرة كانوا قد انتصروا على أتباع النظرية التجارية المكانتليزم Mecantilism[34]. فقد كانت سياسة التجارة الحرة تعني أن التجَّار البريطانيين (الذين لديهم شركاتهم الخاصة) كان بإمكانهم أن يتنافسوا بوضوح مع الشركة في التجارة الآسيوية. وفي عام 1833م تحوَّلت شركة الهند الشرقية إلى شركة إدارية للهند البريطانية وكان عليها أن تُصفِّي أصولها التجارية، مثل المخازن والصناعات المنزلية، وأن تبيعها غالبًا لرجال الأعمال الأثرياء من آسيا الجنوبية. وبعد ذلك تم تمويل الشركة من قِبل البرلمان البريطاني في لندن، لتقوم بإدارة الهند البريطانية. وكان التمرد Mutiny الهندي ضد البريطانيين 1857-1858م بمثابة القشة التي قصمت ظهر العير، فقد انتفض عدد من الجنود ضد ضباط بريطانيين في شمال الهند. وقد أدت المحاولة الحثيثة والمكلفة بقمع وإخماد التمرد أو بالأحرى الثورة - إلى تقويض الشركة الإدارية وحلها، ومن ثَم تم استبدالها بإدارة استعمارية تحت سلطة العرش البريطاني. وخلال العقود الماضية، كان

قد وجد في الهند البريطانية تحوُّل من التجارة التي تُحركها العوامل التجارية إلى نوع آخر من الاقتصاد المعقَّد الذي تغذّيه وتدعمه عوامل عسكرية وسياسية. ومثال على ذلك، كانت حكومة لندن في وضع يسمح لها بسن تشريعات لصالح بريطانيا الصناعية. ولذلك، فقد تم فرض نسبة عالية من الضرائب على أقمشة القطن المصنّعة محليًّا في الهند أكثر من الضرائب المفروضة على المصانع والمعامل في بريطانيا، وبالتالي بيع أقمشة القطن البريطاني في الهند. ومن المفارقات، أن نجد أن هذا التشريع قد أدى إلى نوع من الاحتكار تقريبًا لسلعة ما في وقت كان قد تم فيه تبنّي ودعم التجارة الحرة[35] .

إن ثورة التجارة الآسيوية الواسعة، والتي لعب البريطانيون دورًا مهمًّا فيها، كانت قد أخذت شكلها الأساسي في هذا الوقت. وكان العنصر الأخير هو إدخال التكنولوجيا الأوروبية إلى آسيا، وخاصةً في مجالات النقل والاتصالات. وقد تم بناء السكك الحديدية في الغالب لربط الإنتاج من المناطق الداخلية بأماكن التصدير على السواحل. وعملت خطوط التلغراف (البرق) على تسريع التواصل السياسي والاقتصادي. فقد فاقت السفن البخارية السفن الشراعية وتغيَّر عالم الملاحة البحرية من خلال التغلُّب على بعض المعوِّقات الطبيعية مثل الرياح الموسمية.

لقد جاءت السفن البخارية على وجه الخصوص لترمز إلى مرحلة تحوُّل جديدة يتنافر فيها العالم الحديث مع القديم. لم تكن أوائل السفن البخارية التي وصلت إلى آسيا في 1820م تقريبًا سريعة تمامًا مثل الناقلات الشراعية المعاصرة. وبحلول 1840م تقريبًا، تمت منافسة السفن البخارية من قِبل السفن الشراعية الجديدة المصمَّمة لتكون أكثر سرعة آنذاك. ولم تكن السفن البخارية هي الرائدة والمتفوِّقة على السفن الخشبية إلّا بعد تطوير الهياكل المعدنية المقاومة للماء وبعد افتتاح قناة السويس القصيرة عام 1869م. وقد تنافست السفن البخارية[36]، والتي كانت معظمها بريطانية، بنجاح مع بقية السفن الناقلة في المحيط الهندي لكنها لم تحلّ محلها. ومن ثَمَّ كان هناك ظهور لنظام تجاري مزدوج[37]. وكانت خطوط تشغيل السفن البخارية تعمل إقليميًّا من الهند، وكانت الطرق من هناك إلى الخليج العربي قد أفادت التجار البريطانيين والهنود وألحقت ضررًا بالتجار العرب والفارسيين والذين كانوا يستخدمون القوارب الشراعية منطلقين من موانئ الخليج[38].

مقاومـــة المسلـمين

لقد قوبل الدور الأوروبي المعقَّد في الملاحة البحرية الآسيوية بمقاومة ومناهضة من الآسيويين. والأمثلة الثلاثة التالية للمقاومة ستوضح التحدِّي الذي كان يواجهه عالم الملاحة الإسلامية. وكانت الحملة الأولى هي التي قام بها المابيلاس Mapillas ضد البرتغاليين، والثانية قام بها مسلمو آتشيه Aceh في سومطرة والثالثة قام بها Tipu سلطان مملكة Mysore، وسيتم تفصيل هذه المقاومات الإسلامية الثلاث على النحو التالي:

المابيلاس[39] The Mappilas

عندما وصل البرتغاليون إلى مالابار Malabar أو كيرالا Kerala. كانت هناك أربع إمارات أو ممالك هندوسية في المنطقة، وكان لكل إمارة ميناؤها الخاص: كويلون Qu-lon، وكوتشين Cochin، وكاليكتCalicut وأخيرًا كانانور Cannanore. وقد سيطر على التجارة في منطقة مالابار كل من السكان الأصليين الذين اعتنقوا الإسلام ويطلق عليهم اسم «المابيلاس»[40] وكذلك المسلمون الأجانب الزائرون للمنطقة من الشرق الأوسط ويطلق عليهم «بارديسيز» Pardesis، وكانت معظم الصادرات التجارية هي الفلفل. ويعود تاريخ وجود المسلمين إلى القرن التاسع، وقد ازداد وجودهم بشكل كبير بحلول القرن الثالث عشر. وكان انفصالهم وابتعادهم عن البيئة الهندوسية قد أوجد شعورًا بالتضامن والأخوة الإسلامية والتي تمثَّلت بتأسيس مدرسة لتعليم القرآن في بوناني Ponnani، أحد الموانئ الثانوية بين كاليكت وكوتشن. وقد شهدت القرون الماضية صراعات ومواجهات بين الحكومات الهندوسية والسكان، غير أنه كان يتم تهدئة وتخفيف هذه الصراعات بسبب اعتماد الحكام على الدور الاقتصادي المهم الذي كان يلعبه التجار المسلمون. وتتضح هذه العلاقة أكثر في منطقة كاليكت، حيث كان للمسلمين نفوذ وتأثير سياسي على الحاكم الذي يطلق عليه «زامورين» Zamorin[41]. وشكَّل البرتغاليون تهديدًا لهذه الترتيبات أو التسويات السياسية وللتجارة البحرية المعتمدة عليها.

واستطاع البرتغاليون في البداية فرض سيطرتهم على تجارة استيراد الخيول من بلاد العرب بدلًا من المسلمين عبر مضيق هرمز إلى المناطق الداخلية لمملكة فيجاياناجار Vijayanagar. ولم يحققوا نجاحًا كبيرًا في محاولتهم احتكار صادرات الفلفل. وكان التنافس يمثِّل مشكلة كبيرة، فنجد أن العديد من الأجانب المسلمين في مالابار (بارديسيز)

قد حوّلوا تجارتهم إلى موانئ جوجارات، رغبة منهم في تجنب البرتغاليين، وكانوا يجلبون معهم الفلفل المُصدَّر من آتشيه جنوب شرق آسيا. وثمة مشكلة ثانية[42]، من وجهة النظر البرتغالية، وهي أن تُجّار المابيلاس قد استطاعوا التهرُّب من حصار البرتغاليين والوصول إلى موانئ جوجارات ومعهم الفلفل من مالابار[43]. ورغم ذلك فقد أدّى الوجود البرتغالي إلى تبديل وقلب الأوضاع والترتيبات الاقتصادية والسياسية. فقد رأى حكام مالابار الهندوس أن القادمين الجدد يعتبرون منافسين مُرحَّبًا بهم من المسلمين، لذلك دخلوا في اتفاقيات تجارية وتحالفات عسكرية معهم، مما أدى إلى إضعاف نفوذ المسلمين السياسي[44]. وكرد فعل على ذلك، طلب المابيلاس مساعدة من المماليك في مصر، وفي وقت لاحق من العثمانيين. واتضح للمسلمين في مالابار بعدها ضرورة اعتمادهم على قدراتهم البحرية لمقاومة القوة البرتغالية. وحاولوا أيضًا الانسحاب سياسيًا من الحكم الهندوسي، وهو ما أدى من بعد إلى سيطرة المسلمين على كانانوور Cannanore..

وفي الأثناء نفسها، كان الوضع الإقليمي يشهد تغيرات مختلفة. فقد سقطت مملكة فيجاياناجار Vijayanagar الهندوسية في عام 1565 م بأيدي الدويلات الإسلامية الناشئة مثل جولكوندا Golconda وبيجابور Bijapur اللتين امتدتا إلى آسيا الوسطى من ماسوليباتنم Masulipatnam وحتى جوا Goa. وبسقوط مملكة فيجاياناجار، انتهت مسألة الطلب للخيول وهو ما ألحق بدوره ضررًا بمصالح البرتغاليين. كما كان هناك تدهور عام في تجارة المناطق النائية مع كل من جوجارات ومالابار. لكنه دام لفترة مؤقتة. ومع ذلك، فقد أدت هزيمة إحدى الدويلات الهندوسية الكبيرة على أيدي جيرانها المسلمين إلى تشجيع المابيلاس، والذين صعَّدوا من حملاتهم بعد ذلك ضد كبار الهندوس والبرتغاليين إلى أن أعلنوا حالة الجهاد. ورأى أعداؤهم بأن مقاومة مابيلا تمثِّل نوعًا من القرصنة ضد التجارة المشروعة[45]. ونظرًا لضعف البرتغاليين في القرن السابع عشر، فقد استعاد تجار مالابار مصادر رزقهم. وشهدت مناطق الهند الداخلية انتعاشًا وعودة لبعض مستوياتها السابقة من الاستهلاك. وكما كان الحال في الماضي، فإن معظم التجارة التي تم استعادتها كانت بأيدي المابيلاس، وبالتحديد الحاكم الجديد لمنطقة كانانوور. وفي وقت لاحق، عندما حاول الهولنديون احتكار فلفل المالابار، فإنهم في نهاية المطاف لم يحقِّقوا النجاح نفسه الذي حقَّقه البرتغاليون[46].

منطقة آتشيه Aceh

عندما وصل البرتغاليون إلى جنوب شرق آسيا، كانت منطقة ملاكا الساحلية المسلمة هي الميناء الأكثر أهمية، وتزامن ذلك مع وجود اقتصاد مزدهر عبر الشحن البحري وظهور ما يشبه الاحتكار لصادرات جنوب شرق آسيا من الفلفل. ومع ذلك، فقد كانت ملاكا ضعيفةً من الناحية السياسية. وهو وضعٌ عادة ما يُعزى إلى طمع وفساد نخبتها الحاكمة[47]. وقد أقدم البرتغاليون على طرد التجار العرب والهنود المسلمين، وساعدهم في ذلك الصينيون وهندوس التاميل والذين كانوا يطمحون إلى الحصول على حصة أكبر من التجارة، حيث تقدم البرتغاليون بعد ذلك للسيطرة على الميناء بأنفسهم. وقد عادت تجارة جنوب شرق آسيا والتي كانت تتوجه إلى ملاكا من جديد وبسرعة مما أدى إلى تعزيز الأنماط اللامركزية في التجارة. وأعادت الأسرة الحاكمة في ملاكا تنظيم نفسها في ميناء جوهور Johor على الطرف الجنوبي لشبه الجزيرة الملاوية بالقرب مما كان سيسمى لاحقًا بـ «سنغافورة البريطانية». وعلى الرغم من إدراك البرتغاليين للأهمية التجارية التي تقتضي السماح لمسلمي منطقة الجوجارات بالتجارة في ملاكا مرة ثانية، إلا أنهم أخذوا يثيرون عداء الحكام المسلمين من السلطنات المنافسة والمحلية. ومن ضمن تلك السلطنات، جوهور، وآتشيه التي تقع على الطرف الشمالي الغربي لجزيرة سومطرة وجزر التوابل الجنوبية «مالوكو» Maluku. ونافس كلٌّ من آتشيه وجوهور بعضهما بعضًا ليحلا محل ملاكا الواقعة ضمن شبكة التجارة الإسلامية. وقد فازت آتشيه في تلك المنافسة، ثم قاومت بشدة وعنف أي توسُّع برتغالي. وفي جهودها تلك، كانت آتشيه تتلقى دعمًا تجاريًا من أحد الموانئ الهندية: وهو ميناء ماسوليباتنم Masulipatnam والذي برز خلال القرن السادس عشر. ويقع هذا الميناء في نطاق دولة إسلامية تسمى «جولكوندا» Golconda في شمال الكوروماندل، وكان لهذا الميناء روابط ثقافية وتجارية مع إيران[48]. ولذلك، نجد أن منافسة البرتغاليين قد أثارت أنماط وأساليب ثانوية جديدة للتنافس التجاري[49].

إن من أهم النتائج التي ترتَّبت على وجود البرتغاليين ثم الهولنديين والبريطانيين لهي زيادة وترسخ التوجُّه الإسلامي. وقد أدت منافسة الأوروبيين من الموانئ ومناطق التجارة الهندية وزيادة إجمالي حجم التجارة إلى تشجيع المسلمين في جزر جنوب شرق آسيا على زيادة تجارتهم المباشرة مِن وإلى اليمن ومنطقة البحر الأحمر. وقد عنى هذا مزيدًا

من التواصل مع بلاد العرب والمصريين وحتى الأتراك العثمانيين[50]. وكان من بين التجّار العرب بعض العلماء الأصوليين، المتخصصين في القرآن والشريعة، والذين شرعوا في تنقية وتصحيح الإسلام في جنوب شرق آسيا والذي كان قد شابته وشوّهته بعض العادات والتقاليد والمعتقدات هناك. وكان هذا الاهتمام الديني موجّهًا بشكل أكثر نحو مسلمي آتشيه، غير أنه شمل المسلمين في منطقة باتافيا Batavia الواقعة تحت السيطرة الهولندية. إضافة إلى ذلك، فإننا نجد أن تزايد عدد السفن التي كانت تبحر باتجاه البحر الأحمر قد وفّر فرصًا عديدة لأداء الحج في مكة. كما أعطى الفرصة لكثير من الآسيويين الذين اعتنقوا الإسلام بالاحتكاك والتعايش مع مسلمين من أعراق وبلدان مختلفة.

وهناك بعض الأدلة التي تشير إلى أن تطبيق الشريعة الإسلامية بشكل عام كان قد بدأ في الربع الأخير من القرن السادس عشر وحتى القرن الثامن عشر أكثر من أي وقت مضى[51].

وفي السياق الحالي، نجد أن ما يهمنا هو ذلك التواصل والاحتكاك ببلاد العرب وبالعثمانيين، وهو ما أدى إلى منح مسلمي آتشيه شعورًا قويًا بالتضامن الإسلامي. وقد ظهر هذا التغيُّر جليًّا في عام 1563م، عندما أرسل أحد سلاطنة آتشيه وهو السلطان علاء الدين Ala'din مبعوثيه إلى إسطنبول. وذكر المبعوثون للمسؤولين العثمانيين أن عددًا من حكام الجزر كانوا قد وعدوا باعتناق الإسلام إذا ساعدهم السلطان العثماني ضد البرتغاليين. وكان العثمانيون وقتها منشغلين بالتمرد والعصيان الذي حدث ضدهم في اليمن، لذلك فقد استطاعوا تجهيز سفينتي تزويد فقط لإرسالهما مع المبعوثين[52]. ومع ذلك، حاولت القوة البحرية في آتشيه والتي تتضمن سفنًا مسلّحة وكبيرة، أن تصد الهجمات البرتغالية[53]. وفي حين أن سفينتي التزويد المقدّمتين من العثمانيين لم تشجعا على الدخول في الإسلام، نجد أن التوجه نحو الإسلام كان جيدًا حتى قبل وصول البرتغاليين. لقد كان الإسلام هو العقيدة أو الدين الواضح الذي قاوم البرتغاليين ثم الهولنديين. وفي عام 1890م، عندما حاول الهولنديون أن يكبحوا جماح تجارة الرقيق في آتشيه وأعمال القرصنة هناك، لكي يستميدوا بسط نفوذهم على الميناء، تجد أن المقاومة الشرسة كانت مُحتضنة وتحركها دوافع إسلاميّة[54].

السلطان تيبو Tipu

والمثال الثالث على مقاومة المسلمين للأوروبيين في نطاق الملاحة البحرية، هو مقاومة السلطان تيبو والذي حكم سلطنة ميسور Mysore في جنوب وسط الهند، ويقابل هذا المكان تقريبًا في الوقت الحالي ولاية كارناتاكا karnataka. وقد حكم السلطان تيبو خلال الربع الأخير من القرن الثامن عشر، مباشرةً عقب انهيار حكم المغول. واتباعًا لنفس نهج ملوك المسلمين في الهند، فقد كان هذا السلطان يمثل النخبة الأقليّة التي حكمت الغالبية الهندوسية. وكانت منطقة ميسور مغلقة بشكل كبير لكنها كانت تحوي ممرًا إلى ميناء منجلور Mangalore، وهو منفذ السلطان تيبو الوحيد إلى البحر العربي. واستخدم تيبو التجارة البحرية كسلاح ضد أعدائه، وبدرجة أساسية، جيرانه الهندوس والبريطانيين عن طريق تأسيس وضع تجاري ملائم بين منجلور وبعض الموانئ الخاضعة للمسلمين على امتداد سواحل البحر العربي. وحاول أيضًا عقد تحالف مع الفرنسيين ضد البريطانيين والذين اعتبرهم الخطر والتهديد الوحيد لحكمه. ولم يكن الفرنسيون في نهاية الأمر متعاونين بدرجة كبيرة. ولذا خاض السلطان تيبو حربًا بمفرده وحقّق نصرًا كبيرًا ضد الجنود البريطانيين وحلفائهم من الهنود في مناسبات وأوضاع عدة. واعتبر البريطانيون السلطان تيبو مصدر تهديد رئيس لهم، فقاموا في النهاية بسحب كل نقاطهم وتجميع قواهم حتى استطاعوا السيطرة على عاصمة تيبو مدينة سيرينجاباتام Seringapatam في عام 1799م. وتوفي تيبو في ذلك الهجوم الأخير. وقد مال بعض المؤرخين البريطانيين والهنود إلى التشهير والقدح في السلطان تيبو، معتبرين أنه حاكم مسلم لا يرعى إلا مصالحه وأنه استغل الهندوس عن طريق فرض الضرائب عليهم وإجبارهم على العمل. وثمة وجهة نظر يؤيدها كثير من العلماء الهنود المسلمون ويشاركهم هذا الرأي بعض الهنود الهندوس الوطنيون، حيث يصوّرون السلطان تيبو على أنه كان أمل الهند الجيّد والأخير للتصدي للبريطانيين والتخلص من هيمنتهم[55]. ولا يزال هذا السلطان محل تقدير واحترام من جهة، وشخصية جدلية من جهة أخرى بحسب مدونات المؤرخين والثقافة العامة السائدة[56].

ومن المهم في هذا السياق ملاحظة أن تيبو رأى في الإسلام منطلقه العقائدي والفكري للمقاومة، تمامًا مثل حكام المابيلاس وآتشيه.

وكانت خطاباته واستشهاداته حول الإسلام بليغةً وقوية وفيها سمات التديُّن والصلاح. ومثالًا على ذلك أنه كتب رسالة ذات مرة إلى الشاه المغولي الصُوري في دلهي عام 1785م، تحسبًا لتجدُد الصراع مع البريطانيين، جاء فيها:

«إن المؤمن الثابت وهو يرى تأييد الدين القوي، دين محمد، قد أخذ على نفسه العهد بمعاقبة وتأديب النصارى (البريطانيين المسيحيين)، والذين أصبحوا غير قادرين على الحرب التي شُنَّت عليهم وقد لجأوا إلى السلم بطرق ذليلة... وبتوفيق ومِنَّة من الله، فإني الآن وبمزيمة قوية أقوم بشن حرب كاملة لاقتلاع وتدمير أعداء العقيدة[57].»

تجـارة الرقـيـق

يمكننا القول إن الرق والاستخدام القسري للرقيق في منطقة المحيط الهندي أمر لم يتم فهمه بشكل جيد، ويعود السبب الأكبر في ذلك إلى شُح وانعدام التوثيق والتدوين التاريخي. وهناك العديد من المصادر البريطانية المرتبطة بحركة إلغاء وإنهاء الرق التي ظهرت في القرن التاسع عشر. ومع ذلك، فهناك شكوك حول مصداقية مثل هذه المصادر. حيث يرى بعض المؤرخين أن مؤيدي إلغاء الرق قد ضخَّموا أعداد العبيد في تقاريرهم لكي يصعِّدوا من سخط الناس ويحصلوا على دعم لتحقيق هدفهم[58]. كما تمثل الأرقام مشكلة بسبب ارتفاع نسبة الوفيات، وخاصة في عمليات النقل.

وهناك اتِّهام بهذا الخصوص يشير إلى أن المصادر المتعلقة بالرق في السياق الإسلامي كانت قد نُقِّيت وعُدِّلت لكي تقدِّم صورة متباينة للغاية عما كان عليه الرق الهمجي في الأمريكتين. وهذا التباين مفيد لكل من أراد أن ينتقد مالكي العبيد في الأميريكتين، ومفيدٌ أيضًا لمن يرون أن الأميريكتين قد أعطيتا مؤسسة الرق الشرعية سمعة سيئة[59]. وأخيرًا فإن أعداد الرقيق التي ذكرتها بعض التقارير إضافة إلى عدد الرقيق المستخدمين في التجارة البحرية لا تنسجم أو تتطابق بشكل جيد وذلك لأن كثيرًا من رقيق شرق أفريقيا كانوا يُستخدمون داخل أفريقيا نفسها[60]. ورغم ذلك، فقد كان معظم الرقيق الذين يُتاجر بهم في المناطق البعيدة عبر البحار هم من شرق أفريقيا، بينما كان رقيق جنوب شرق آسيا يستخدمون محليًا في غالب الأحيان[61]. وعلى الرغم من كل الصعوبات، إلا أنه لا يزال من الممكن التركيز على التجارة البحرية للرقيق في شرق أفريقيا كمجال ونشاط ناتج عن الأثر الأوروبي.

ومع وصول الأوروبيين إلى آسيا في القرن السادس عشر، كان هناك تزايد في طلب الأيدي العاملة من العبيد في مجال البناء والتشييد والزراعة. فاستخدم البرتغاليون العمال من العبيد للخدمة في نطاق ممتلكاتهم في شرق أفريقيا[62]. وفي القرن الثامن عشر، قام الفرنسيون ومعهم ملاك الأراضي المحليون بشراء العبيد من شرق أفريقيا للعمل في المزارع الموجودة في منطقة ليو دي فرانس Lie de France وريبونين Reunion والتي يزرع فيها السكر والبن والقطن والتيلة[63]. وأما البريطانيون فقد جلبوا العبيد من شرق أفريقيا للعمل في مشاريع البناء والتشييد في مختلف مؤسساتهم في آسيا[64]. وبعد العام 1833م، عندما حاول أحد المسؤولين إيقاف تصدير العبيد إلى المناطق التابعة للبريطانيين في الأميريكتين، أصبح من الصعب شراؤهم من المصادر الاعتيادية في غرب أفريقيا. ونتيجة لذلك، فقد تزايد الطلب على العبيد بشكل كبير من شرق أفريقيا.

إن شراء الأوروبيين للعبيد واستخدامهم يحتاج إلى وضعه في السياق الإقليمي ليتم فهمه بشكل أوضح. فقد كان الرق وتجارة الرقيق سمة بارزة مرتبطة باقتصاد المحيط الهندي منذ زمن طويل. وخلال معظم الفترة الزمنية التي ناقشناها، كان التجار الإباضيون في عمان أكثر نشاطًا في تجارة الرقيق وتصديرهم من شرق أفريقيا إلى الشرق الأوسط والهند. وكان الرقيق يباعون إقليميًا للأعمال المحلية، وبالتحديد في الإمبراطورية العثمانية، وفي أعمال مختلفة في مجال الزراعة، مثل البن في اليمن، والتمور في عمان، والقرنفل على جزر زنجبار وبيمبا Pemba، والحبوب في المناطق الداخلية لشرق أفريقيا. كما كان الرقيق يستخدمون في مجال صيد اللؤلؤ في الخليج، وفي مجال البناء والنقل، وفي بعض الصناعات مثل حياكة النسيج في مقديشو[65]. وبحلول أواخر القرن الثامن عشر، كان العمانيون قد استعمروا الموانئ الإستراتيجية في شرق أفريقيا على أساس أن المسؤولين والتجار العمانيين المقيمين بشكل دائم سيسيطرون على اقتصاد هذه الموانئ[66]. وعندما بدأ البريطانيون في الحد من تجارة الرقيق، كان لا بد من الدخول في مواجهة مع المسلمين.

إن ما دوَّنته المصادر حول حركة إلغاء الرق قد أكدَّت مؤخرًا الأسباب الاقتصادية والنفعية من وراء ذلك. ففي أوروبا الصناعية، حيث أصبحت الآلات والماكينات والعمالة بأجور ضئيلة سمة لازمة لها، كان من الممكن أن نرى الرق في مجال الزراعة في آسيا والأميريكتين أصبح أمرًا عديم الجدوى وغير فعال من وجهة النظر الاقتصادية[67]. وإن فكرة إلغاء الرق لها مبرراتها الأخلاقية كذلك. فمنذ القرن الخامس عشر على الأقل وقبل التصنيع، كان بعض

المتنفذين الأوروبيين قد رأوا أن الرق وضع غير طبيعي، بل إنه خطيئة وذنب يقترف في حق الله الذي أوجد هذا النظام الطبيعي[68]. لقد كانت «جمعية الأصدقاء» والتي يطلق عليها اسم كويكرز Quakers ثابتة على مبادئها ومتماسكة فيما يخص موقفها المعارض للرق بدءًا من منتصف القرن الثامن عشر[69]. ومع ذلك، فإن مؤيدي ظاهرة الرق قد فسّروا ما ورد في بعض نصوص الكتاب المقدس بطريقة تخدم مصالحهم ونواياهم.

ومهما كانت الأهمية النسبية للعوامل الاقتصادية والإنسانية، فإن لمسألة إلغاء ظاهرة الرق بُعدًا ثقافيًا. أولًا وقبل كل شيء، كانت هناك رغبة في الإبقاء على تجارة الرقيق المربحة، فإعادة بيع أحد الرقيق مثلًا، ينتج عنها هامش ربح كبير جدًا، في وقت كانت فيه تجارة السلع الأخرى أقل ربحية[70]. والشيء نفسه كان ينطبق على تجارة تهريب السلاح، فقد كانت تتم مقايضة العبيد بالسلاح[71]. والأمر الثاني المرتبط برد المسلمين على جهود إلغاء الرق هو مقاومتهم للتدخل البريطاني في قيمهم ومبادئهم الثقافية. فقد وضعت الشريعة الإسلامية توجيهات عامة بخصوص المعاملة الإنسانية للرقيق كما شجّعت على إعتاقهم وتحريرهم باعتبار ذلك وسيلة يحصل بسببها مالك الرقيق على فوائد روحانية تقربهم إلى الله[72]. ولو لم يحرم القرآن الرق، لما استطاع أي قانون وضعي إلغاء هذه الظاهرة. وكان الرقيق غالبًا ما يعتنقون الإسلام ومن ثم يصبحون أحرارًا. ومن هنا فإن إنهاء ظاهرة الرق كانت ستؤدي إلى الحد من انتشار الإسلام[73]. ولم تكن السياسات البريطانية قد استبدلت الأساليب القديمة للتجارة، بل إن إصرار البريطانيين على إلغاء الرق يمكن اعتباره عملًا يهدف إلى التدخل في حياة المسلمين. ويمكن القول هنا بأن نهاية عهد الرق قد أسهمت في إحداث إرباك وخلل في المجتمعات التقليدية[74].

خاتمة الفصل

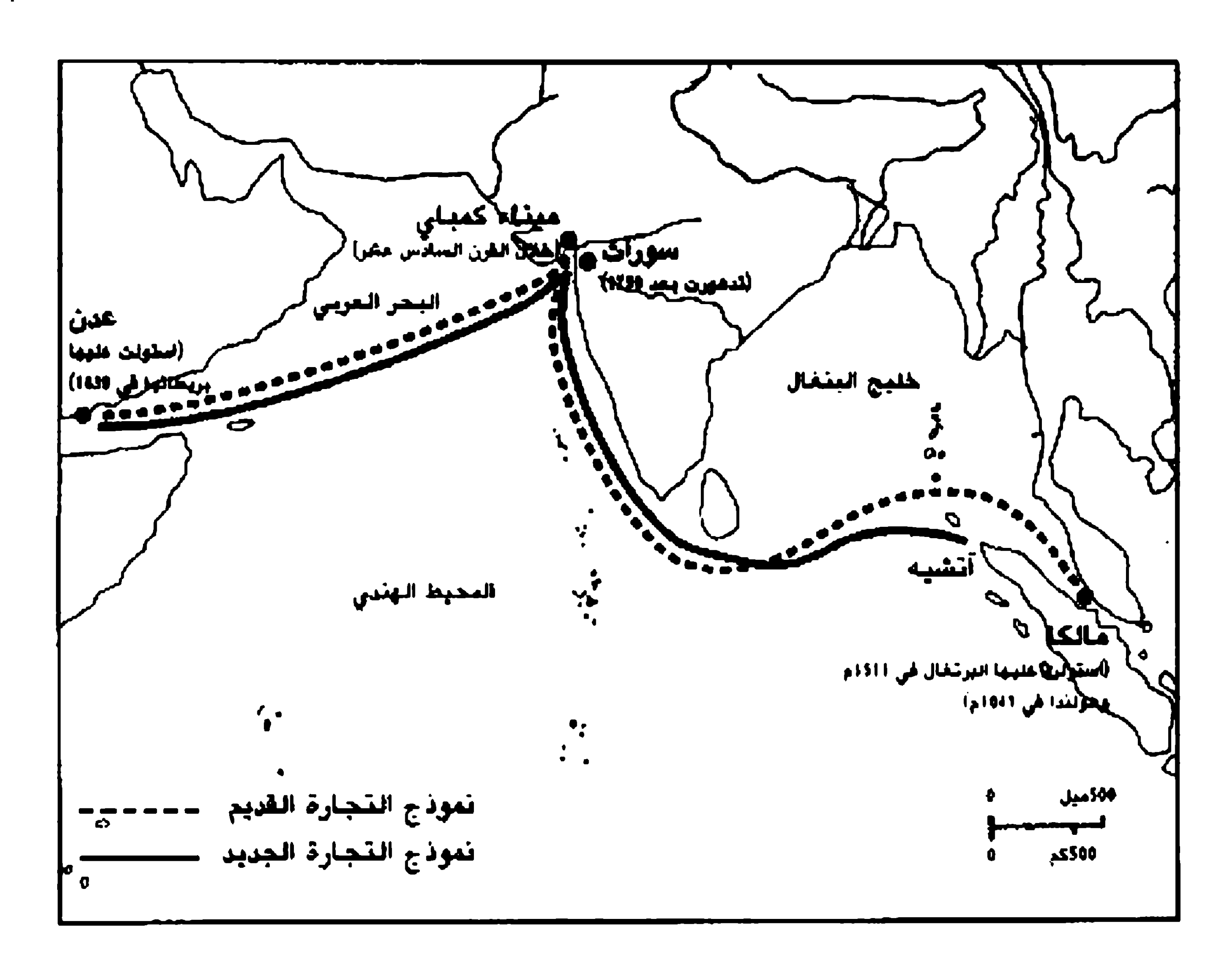
هناك طريقة واحدة يمكن من خلالها تقدير الأثر الذي تركه الأوروبيون على التجارة البحرية للمسلمين، وهذه الطريقة هي النظر إلى التغيرات التي طرأت على إحدى الطرق التجارية الرئيسية. فقد استولى البرتغاليون على موانئ كانت تحت سيطرة شبكات المسلمين التجارية، وبالتحديد ميناءي هرمز وملاكا، وكانوا قد أنشأوا بعض الجيوب في غرب الهند والتي خلقت نوعًا من المنافسة المباشرة للجوجارات Gujarat. وثمة وجهة نظر تفيد بأن هذه التجارة الآسيوية لم تذهب من أيدي الآسيويين ولكنها تحولت. وقد وجدت

تجارة المسلمين في ملاكا طريقها إلى سلطنة آتشيه المسلمة. وكان ميناء كامبي Cambay في منطقة جوجارات قد تدهور، ليس بسبب المنافسة البرتغالية، لكن بسبب انسداد وإعاقة مرفأ السفن بالطمي. وقد تحوّلت التجارة من كامبي إلى سرات Surat الواقع تحت سيطرة المسلمين في الهند، والتي أصبحت الميناء الرئيس للمغول. وكانت معظم البضائع تنقل من كامبي أو سرات إلى ميناء عدن، الواقع على مدخل البحر الأحمر والذي لا يبتعد كثيرًا عن مدخل الخليج العربي، وظل هذا الميناء يخضع لسيطرة حكام محليين أو للعثمانيين أحيانًا. وقد وصف توم بيريز Tome Pires النمط أو الأسلوب القديم (للتجارة) مع نهاية القرن السادس عشر قائلا:

« تمد كامبي ،بالتحديد، ذراعيها : فيتجه ذراعها الأيمن نحو عدن، ويتجه ذراعها الأيسر نحو ملاكا، باعتبارهما أهم الأماكن التي يمكن الإبحار إليها[75].»

وأما في النمط أو الأسلوب الجديد، فقد كان ميناء سرات فيه هو المركز وامتدت ذراعاه لتصلا إلى آتشيه في الشرق، وعدن وموانئ أخرى في الغرب (خريطة: 5.2)[76]. ووصل الكثير من الفلفل إلى أوروبا على امتداد هذه الطريق بشكل أكثر من طريق رأس الرجاء الصالح[77]. وقد تم إضعاف النمط الجديد عن طريق الانهيار والضعف الداخلي للقوى الإسلامية التوسُعية، والتي حدّت من حالة الاستقرار وقلّصت من طلب المستهلكين للبضائع. وقد تم تدمير النمط التجاري الإسلامي على أيدي أوروبيي الشمال. فقد استولى الهولنديون على بانتن Banten، وبدءًا من عام 1682م، سمحوا لهم بالمنافسة في التصدير من ميناء آتشيه. وعندما انهار حكم المغول في عام 1730م، لأسباب بالغة التعقيد، لم يكن البديل على الساحل الغربي للهند ميناءً يخضع لسيطرة المسلمين، بل ميناء بومباي الذي كان قد انتزعه البريطانيون من البرتغاليين في عام 1661 م. وأخيرًا في عام 1829م، وطّد البريطانيون أنفسهم في عدن. ولم تتوقّف شبكات التجارة الإسلامية، لكن تواجدها ونفوذها تدهور نتيجة لذلك. وقد تم تجسيد تدهورها في ثورة التجارة الآسيوية المستمرة.

ومن خلال تحليل ومناقشة ثورة التجارة الآسيوية الواسعة في هذا الفصل يمكن القول إن امتلاك وحيازة الأراضي من قِبل الهولنديين بوجه عام، والبريطانيين بوجه خاص، قد شكّل تغيُّرًا مهمًا، ليس من خلال زيادة تكاليف الحماية بشكل كبير، ولكن من خلال ممارسة النفوذ السياسي والعسكري. في الحقيقة، نجد أن هذه التغيرات التوسعية الاستعمارية قد مكنت الهولنديين والبريطانيين من أن يحافظوا على مشاريعهم التجارية، أو على الأقل محاولة فعل ذلك، حتى بعد انتهاء شركات الهند الشرقية.



(خريطة: 5.2: تحول في نمط التجارة الذي يتحكَّم به المسلمون: في القرنين 16- 17م

وتأخذنا هذه الفكرة قليلًا إلى الوراء، إلى وجهات النظر وآراء المؤرخين التي تطرَّقنا إليها في بداية الفصل السابق. حيث يرى نيلز ستينسجارد Niels Steen-gaard بأن التنظيم والطرق التي استخدمتها شركات شمال أوروبا أدت إلى ثورة تجارية في عهد ما قبل الاستعمار، وبالتحديد أوائل القرن السابع عشر. ويرى إم إن بيرسون M.N. Pearson والذي يتَّفق مع مصطلح "عصر الشراكة" أن هناك اقتصادًا تجاريًا بحريًا فعالًا يمكن للأوروبيين أن يشاركوا فيه، وكانوا قد تكيَّفوا معه فعلًا قبل القرن التاسع عشر الاستعماري. ويشير بيرسون إلى أن تجارة أوروبا مع آسيا، ومع الأميريكتين، كانت مجرد جزء بسيط من اقتصاد أوروبا قبل 1750م[78]. وثمة أدلة ومؤشرات يمكن تنظيمها للخروج برؤية تأريخية موثَّقة والتي لا يمكن بمفردها أن تقدم تفسيرًا شاملًا[79]. ولعلَّ من المفيد أن نترك جانبًا، ولو للحظة، الافتراضات الأيديولوجية لتلك الرؤى، وأن نحاول بدلًا عن ذلك التوفيق ين كل تلك الأدلة. وإحدى الطرق لعمل ذلك تكمن في التعرف على ثورتين

تجاريتين في آسيا. الثورة الأولى هي التي حدثت مبكرًا واتسمت بتوسع بنيتها وكان لها بعض الأثر على نمط التجارة الأوروآسيوي البري الرئيس، مع وجود آثار كثيرة متشعبة، ولكن هذه الثورة لم تعط الأوروبيين ميزةً في التجارة الإقليمية في المحيط الهندي. أمّا التعرف على الثورة الواسعة الثانية، فإنه يتسع ليشمل بداية «الاستعمار» وارتباطه بفكر التصنيع في القرن التاسع عشر والذي اعتمد على استخدام القوة العسكرية والسياسية والتكنولوجيا المتفوقة. والثورتان تتضمنان معًا التجارة في المناطق البعيدة شرقًا وغربًا، وبنفس الأهمية أنماط التجارة الإقليمية داخل آسيا.

وأحد الأسباب التي جعلت وضع المدونات التاريخية المرتبطة بستينسجارد يتعرض للنقد هو أن تلك المدونات ترى أن المميزات الهيكلية والتنظيمية للشركات الهولندية والإنجليزية كانت نتاج المهارة والخبرة التي لم يستطع الآسيويون معرفتها أو مماثلتها. وليس من الضروري أن نستنتج وجود الفطنة المتأصلة والمتفوقة أو حتى افتراضها. فمما لاشك فيه، أن الممارسات الآسيوية المعاصرة تبدو ذكية للأوروبيين. وقد علق أحد الزائرين لمنطقة جوا Goa في عام 1510م بحماسة قائلا:

«نحن نعتقد أننا أفضل المهرة المخضرمين الذين يمكن لأي شخص أن يواجههم. والناس هنا (جنوب آسيا) يتفوقون علينا في كل شيء. وثمة تجار مسلمون (موريش Moorish) يُقدَّر ما معهم بـ: 400 إلى 500 ألف دوكات (عملة ذهبية). ويستطيعون القيام بعمليات حسابية بعقولهم أفضل مما نعمله نحن باستخدام القلم[80]. »

ولدى أوروبيي الشمال الرؤى ووجهات النظر نفسها، حيث يعلّق هولدن فيربر Furber Holden قائلًا:

« على الرغم من أن رجال الأعمال والأثرياء الأوروبيين في القرن السابع عشر والثامن عشر كانوا يفكّرون ويتصرّفون من حيث النظريات والتصرُّفات في زمانهم، فإنهم يعتقدون، على الأقل معظمهم، في عظمة دينهم وحضارتهم، وهم كذلك - وبدون أدنى شك - يعتقدون في كل أنحاء العالم بعظمة اقتصادهم وتفوقه[81].»

وفي حين أنه قد لا يوجد شعور عام بالتفوُّق الاقتصادي، فمن الدقة القول إن الأوروبيين من البلدان الصغيرة على مساحات محدودة من الأرض قد راهنت وخاطرت بشكل كبير في القوة والتجارة البحرية أكثر من الآسيويين. ويشير ستينسجارد إلى أنه في عام 1600م تقريبًا، وصل وزن التجارة الآسيوية البحرية في المناطق البعيدة عبر المحيط الهندي إلى

مايقرب من ستين ألف طن (حمولة السفن)، وفي الغرب كان الطن الأوروبي يساوي أكثر من نصف مليون[42]. وقد قام الأوروبيون، وخاصةً البريطانيين، مؤخرًا. بإنهاء سيطرة المسلمين وهيمنتهم على التجارة البحرية، ولكن المحيط كان ذا أهمية ثانوية فقط للعالم الإسلامي بشكل عام.



هوامش الفصل الخامس:

(Endnotes)

1. Philip D. Curtin, Cross-Cultural Trade in World History (Cambridge: Cambridge University Press, 1984), p. 136.

2 . Ibid., p. 149.

3. C. R. Boxer, The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825 (New York: Alfred A. Knopf, 1969), pp. 19 and 33.

4. Sanjay Subrahmanyam, The Political Economy of Commerce: Southern India, 1500-1650 (Cambridge: Cambridge University Press, 1990), p. 103.

5. D. R. SarDesai, Southeast Asia: Past and Present, 2nd edn. (Boulder, CO: Westview Press, 1989), p. 62. Boxer, The Portuguese Seaborne Empire, p. 305, Notes I 123 quotes an Italian Jesuit, writing in 1550, complaining about slavery among the Portuguese at Melaka, especially sexual slavery. For Ibn Majid's comments, see Chapter 3, of this volume, in text, at note 58.

6. Subrahmanyam, The Political Economy of Commerce, pp. 105-106.

7. M. N. Pearson, "Merchants and States," in James D. Tracy, ed., The Political Economy of Merchant Empires (Cambridge: Cambridge University Press, 1991), p.79-

8. M. N. Pearson, Merchants and Rulers in Gujarat: The Response to the Portuguese in the Sixteenth Century (Berkeley: University of California Press, 1976), pp. 93-96. Also, Subrahmanyam, The Political Economy of Commerce, p. 108.

ففي النصف الثاني من القرن 16م. حاول البرتغاليون تبنّي نظام الامتيازات : كمقابل لخدمة العرش، حيث كان يحق للتجار الذين لديهم عملهم الخاص أن يسيطروا على إحدى الرحلات التجارية بين ميناءين على المحيط الهندي. وقد كان هذا النظام أكثر فعالية من نظام تأشيرة العبور التي كانت تفرض رسوم احتكارية مقابلها.

Ibid., pp. 112-113.

9. Curtin, Cross-Cultural Trade, p. 142.

10. Two Portuguese holdings lasted into the twentieth century. Goa became part of the Republic of India in 1961. Macao is due to join the People's Republic of China in 1999.

11. Curtin, Cross-Cultural Trade, pp. 150-151.

12. Genevieve Bouchon, "Pour une histoire du Gujarat du XVe au XVTIe siecle," in her L'Asie du Sud a l'epoque des Grandes Decouvertes (London: Variorum Reprints, 1987), p. 153.

13. هو نظام أو نظرية اقتصادية نشأت بعد انهيار النظام الإقطاعي، ويعتمد هذا النظام أساسًا على السياسات الوطنية لمراكمة السبائك، وتأسيس مستعمرات وقوات بحرية تجارية وتطوير الصناعة والمناجم لضمان توازن تجاري أفضل. وقد جاء بهذا المصطلح أدم سميث Adam Smith ويصف المصطلح نظام الاقتصاد السياسي، والذي يهدف إلى إثراء الاقتصاد الوطني لبلد ما عن طريق منع الاستيراد وتشجيع التصدير، وشاع هذا النظام في اقتصاديات أوروبا الغربية منذ القرن السادس عشر وحتى أواخر القرن الثامن عشر (الموسوعة الاقتصادية Ensyclopedia of Economics) (المترجم)

14. 13. Coen quoted by Niels Steensgaard, "The Indian Ocean Network and the Emerging World-Economy, c. 1500-1750," in Satish Chandra, ed., The Indian Ocean Explorations in History, Commerce and Politics (New Delhi: Sage Publications, 1987), 139.

15. Arun Das Gupta, "The Maritime Trade of Indonesia: 1500-1800," in Ashin Das Gupta and M. N. Pearson, eds., India and the Indian Ocean, 1500-1800 (Calcutta: Oxford University Press, 1987), p. 252, in part, citing C. R. Boxer.

16. Neils Steensgaard, The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century (Chicago: University of Chicago Press, 1974), esp. chs. 3 and 4. In addition to structure Steensgaard also pays considerable attention to events and diplomacy: chs. 5-7.

17. Bruce Masters, The Origins of Western Economic Dominance in the Middle East: Mercantilism and the Islamic Economy in Aleppo, 1600-1750 (New York: New York University Press, 1988), p. 216.

18. Ibid., pp. 193-197.

19. Om Prakash, "The Dutch East India Company in the Trade of the Indian Ocean," in Ashin Das Gupta and M. N. Pearson, eds., India and the Indian Ocean, 1500-1800 (Calcutta: Oxford University Press, 1987), p. 189 and note 5.

20. Lea E. Williams, Southeast Asia: A History (New York: Oxford University Press, 1976), ch. 4.

21. R Risso, Oman and Muscat: An Early Modern History (London: Croom Helm and New York: St. Martin's Press, 1986), pp. 80 and 83.

22. "أطلق البريطانيون على ساحل الإمارت مصطلح " ساحل الهدنة أو الساحل المهادن

لقد انتهزت بريطانيا فرصة ضعف العرب وانقساماتهم، فقامت في يناير 1820م بعقد معاهدات منفردة مع شيوخ المنطقة وزعمائها البارزين؛ ثم فرضتها عليهم في شكل معاهدة سلام عامة شملت كل مشايخ الساحل، وهو ما أطلقت عليه آنذاك اسم الساحل المهادن أو الساحل المتصالح. ونصت بنود تلك المعاهدة في مجملها على:

1) وقف أعمال المقاومة العربية للوجود البريطاني في المنطقة أو ما أطلقت عليه بريطانيا «النهب والسلب والقرصنة» في البر والبحر بصورة دائمة؛

2) وقف الحروب والنزاعات المسلحة بين أمراء المنطقة وشيوخها ؛

3) منع تجارة الرقيق؛

4) تنظيم وتأمين الملاحة في الخليج ومعاقبة المخالفين لذلك. (المترجم)

23. P. Risso [DubuissonJ, "Qasimi Piracy and the General Treaty of Peace (1820)," Arabian Studies, vol. 4 (1978).

24. In the seventeenth century, the English had sought an establishment at Muscat without success. R. D. Bathurst, "The Ya'rubi Dynasty of Oman," unpublished DPhil dissertation, Oxford University, 1967, pp. 164-167.

25. Correspondance inidite officielle et confidentielle de Napoleon Bonaparte avec les cours 6trangeres (Paris, 1809-1820), vol. 6, book 4, "Egypte."

26. Risso, Oman, p. 154, citing India Office Records, London (hereafter, IOR), Bombay Political and Secret Proceedings, Range 381, vol. 16, p. 5901.

27. 25. Risso, Oman, p. 145, citing IOR, Bombay State Papers, Select Consultations, Range E, vol. 10, pp. 857-859. for July 1796.

28. Risso, Oman, p. 145.

29. 27. Ibid., p. 157.

30. 28. Calvin H. Allen, Jr., "The State of Masqat in the Gulf and East Africa, 1785-1829," International Journal of Middle East Studies, vol. 14. no. 2 (May, 1982), pp. 124-125.

31. 29. Calvin H. Allen, Jr., "The Indian Merchant Community of Masqat," Bulletin of the School of Oriental and African Studies, vol. 44 (1981), pp. 48-51. W. Madelung, "Khodja," The Encyclopedia of Islam, 2nd edn. (Leiden: E. J. Brill, i960-).

32. Calvin H. Allen, "Sayyids, Shets and Sultans: Politics and Trade in Masqat Under the Al Bu Sa'id, 1785-1914," unpublished PhD dissertation, University of Washington, 1978, pp. 140-157.

33. Ibid., pp. 124-126 and 112.

34. (المترجم) انظر تعريف هذه النظرية في الهامش (13)

35. Dietmar Rothermund, Asian Trade and European Expansion in the Age of Mercantilism (New Delhi: Manohar, 1981), p. x.

36. T. K. Derry and Trevor I. Williams, A Short History of Technology from the Earliest Times to AD. 1900 (Oxford: Clarendon Press, i960), pp. 364-373.

37. S. Bhattacharya, "The Indian Ocean in the Nineteenth and Early Twentieth Centuries," in Satish Chandra, The Indian Ocean: Explorations in History, Commerce and Politics (New Delhi: Sage Publications, 1987), p. 305.

38. For the impact of the steamship on Gulf trade, see R. G. Landen, Oman Since 1856: Disruptive Modernization in a Traditional Arab Society (Princeton: Princeton University Press, 1967), ch. 3; on Indian involvement, p. 102.

39. المابيلاس عبارة عن مجتمع مسلم في منطقة كيرالا في المناطق المجاورة لأراضي الهند. وكلمة مابيلا تعني "نقي أو طاهر" والكلمة معًا تعني ولد الأم. (المترجم)

40. On this designation, see Stephen Frederic Dale, "Mappilas," Encyclopedia of Asian History (NewYork: Charles Scribner's Sons, 1988).

41. See Chapter 3 of this volume, in text at notes 32 and 33.

42. Genevieve Bouchon, "Un microcosme: Calicut au i6e siecle," in Denys Lombard and Jean Aubin, Marchands et hommes d'affaires asiatiques dans l'Ocean Indien et la Merde Chine i3e-2oe siecles (Paris: Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 1988), p. 50.

43. M. N. Pearson, "India and the Indian Ocean in the Sixteenth Century," in Ashin Das Gupta and M. N. Pearson, eds., India and the Indian Ocean, 1500-1800 (Calcutta: Oxford University Press, 1987), p. 82.

44. Genevieve Bouchon, "Sixteenth Century Malabar and the Indian Ocean," in Ashin Das Gupta and M. N. Pearson, eds., India and the Indian Ocean, 1500- 1800 (Calcutta: Oxford University Press, 1987). Notes I 125

45. Ibid., p. 179. On the Portuguese period of Mappila history, see

also Stephen Frederic Dale, Islamic Society on the South Asian Frontier: The Mappilas of Malabar, 1498-1922 (Oxford: Clarendon Press, 1980), chs. 1 and 2.

46. S. Arasaratnam, "India and the Indian Ocean in the Seventeenth Century," in Ashin Das Gupta and M. N. Pearson, eds., India and the Indian Ocean, 1500-1800 (Calcutta: Oxford University Press, 1987), pp. 114-115

47. SarDesai, Southeast Asia, p. 59.

48. Subrahmanyam, The Political Economy of Commerce, pp. 47,82, 89. On an Iranian-born merchant-general who dominated Masulipatnam in the 1640s, see ibid., pp. 322-327. On Masulipatnam, see Chapter 4 of this volume, in text at note 17.

49. Golconda came under Mughal rule in the late seventeenth century but became independent again in the eighteenth. Holden Furber, Rival Empires of Trade in the Orient, 1600-1800 (Minneapolis: University of Minnesota Press, 1976), pp. 11-12.

50. Anthony Reid, "Islamization and Christianization in Southeast Asia: The Critical Phase, 1550-1650," in Anthony Reid, ed., Southeast Asia in the Early Modern Era: Trade, Power and Belief (Ithaca, NY: Cornell University Press, 1993), p-162.

51. Ibid., pp. 160-163 and 176-179.

52. Ibid., p. 165, including notes 44 and 45. Cf. Anthony Reid, Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680,2 vols., vol. 2 Expansion and Crisis (New Haven: Yale University Press, 1993), p. 147.

53. Pierre-Yves Manguin, "The Vanishing Jong: Insular Southeast Asian Fleets in Trade and War (Fifteenth to Seventeenth Centuries)," in Anthony Reid, ed., Southeast Asia in the Early Modern Era: Trade, Power and Belief (Ithaca, NY: Cornell University Press, 1993). P- 205.

54. A. J. Piekaar, "Atjeh," second section of entry, The Encyclopedia of Islam, 2nd edn. (Leiden: E.). Brill, i960-), esp. p. 744.

55. For a contemporary, largely negative appraisal of Tipu Sultan, see commentary in William Kirkpatrick, ed. and trans., Select Letters of Tippoo Sultan (London, 1811). For a positive revisionist view, see Mohibbul Hasan, History of Tipu Sultan, 2nd edn. (Calcutta: The World Press Private Ltd., 1971).

56. On the popular controversy see, for example, Barbara Crossette, "Sultan Died a Hero, but His Name Is Now Sullied in a Religious Dispute," The New York Times, February 1,1990, p. A4.

57. Tipu Sultan to the Padshah, 23 June 1785, in Kirkpatrick, ed. and trans., Select Letters of Tippoo Sultan, letter LXXI. Parentheses are Kirkpatrick's, brackets are mine.

58. A. Sheriff, "Localisation and Social Composition of the East African Slave Trade, 1858-1873," in William Gervase Clarence-Smith, ed., The Economics of the Indian Ocean Slave Trade in the Nineteenth Century (London: Frank Cass, 1989), p.131. Also, Austen, "The 19th Century Islamic Slave Trade," in Clarence-Smith, ed., The Economics of the Indian Ocean Slave Trade, p. 22.

59. Ralph Austen, "The 19th Century Islamic Slave Trade from East Africa (Swahili and Red Sea Coasts): ATentative Census," in William Gervase Clarence- Smith, ed., The Economics of the Indian Ocean Slave Trade in the Nineteenth Century (London: Frank Cass, 1989), e.g., p. 26. Curiously, abolitionist estimates have been construed as an "assault on Islam." Ibid., p. 21.

60. Bernard Lewis, Race and Slavery in the Middle East: An Historical Inquiry (Oxford: Oxford University Press, 1992), ch. 14.

61. E.g., Anthony Reid, "Introduction: Slavery and Bondage in Southeast Asian History," in Anthony Reid, ed., Slavery, Bondage and Dependency in Southeast Asia (New York: St. Martin's Press, 1983). South Asian and Burmese slaves were sometimes sold in Southeast Asia: see Furber, Rival Empires of Trade, p. 318 and his note 59; also,

Pamela Gutman, "Arakan," in Encyclopedia of Asian History (New York: Charles Scribner's Sons, 1988).

62. Boxer, The Portuguese Seaborne Empire, pp. 138-140.

63. Edward A. Alpers, Ivory and Slaves: Changing Pattern of International Trade in East Central Africa to the Later Nineteenth Century (Berkeley: University of California Press, 1975), P- 95.

64. E.g., Risso, Oman, p. 82.

65. William Gervase Clarence-Smith, "The Economics of the Indian Ocean and Red Sea Slave Trades in the 19th Century: An Overview," in William Gervase Clarence- Smith, ed., The Economics of the Indian Ocean Slave Trade in the Nineteenth Century (London: Frank Cass, 1989), pp. 4 and 8.

66. Risso, Oman, pp. 126-129.

67. David Brion Davis, Slavery and Human Progress (New York: Oxford University Press, 1984), pp. 107-109.

68. Reid, "Introduction," in Reid, ed., Slavery and Bondage, pp. 4-5.

69. Davis, Slavery and Human Progress, pp. 136 and 108.

70. Most data available are from the nineteenth century. See, for example, Frederick Cooper, Plantation Slavery on the East Coast of Africa (New Haven: Yale University Press, 1977), pp. 38-46.

71. Allen, "Sayyids, Shets and Sultans," unpublished PhD dissertation, p. 157.

72. For a summary of Islamic regulation of slavery, see Lewis, Race and Slavery in the Middle East, ch. 1.

73. For an example of the use of these arguments in an essentially political dispute between the Ottoman central government and the provincial governor at Mecca, see Ehud R. Toledano, The

Ottoman Slave Trade and Its Suppression (Princeton: Princeton University Press, 1982), pp. 129-135.

74. Landen, Oman Since 1856, ch. 4.

75. Tom6 Pires, The Suma Oriental: An Account of the East, from the Red Sea to Japan, written in Malacca and India in 1512-1515, Armando CortesSo, trans, and ed. (London: The Hakluyt Society, 1944), vol. 1, p. 42.

76. Steensgaard, "The Indian Ocean Network," in Chandra, ed., The Indian Ocean, p. 135.

77. See note 14, this chapter.

78. M. N. Pearson, Before Colonialism: Theories on Asian-European Relations 1500-1750 (Delhi: Oxford University Press, 1988), p. 25 and note 50.

وفي هذه الفقرة، يعارض بيرسون الأب ووليرستين لإدخاله آسيا ضمن نظام عالمي فريد يقوم على الرأسمالية الغربية قبل القرن 19م.

Notes I 127

79.وقد كوّن سوبراهمانيام هذا التباين التاريخي بشكل مختلف. بين الهيمنة الأوروبية بالقوة والشراكة الودية ولم ير أيًا منهما مناسبة. وقد رأى وجهة نظر وسطية فيما يخص الاحتكاك الآسيوي الأوروبي سماها " الصراع المحدود أو مأمون العواقب"

See The Political Economy of Commerce, ch. 5.

80. Piero Strozzi, quoted by Subrahmanyam, The Political Economy of Commerce, p. 7.

81. Furber, Rival Empires of Trade, p. 6.

82. Steensgaard, "The Indian Ocean Network," in Chandra, ed., The Indian Ocean, p. 128 including note 2.



الفصل السادس

التفسيرات المختلفة للعهد الإسلامي في المحيط الهندي

لقد أثار الباب التمهيدي لهذا الكتاب عددًا من التساؤلات المرتبطة بنقاط التواصل التاريخية بين المسلمين ومنطقة المحيط الهندي. وإن الإجابة على تلك التساؤلات من خلال خاتمة الكتاب لهي محاولة من أجل توليف وربط المادة العلمية في الأبواب السابقة والخروج بمعرفة علمية شاملة.

ما العلاقات التي كانت قائمة بين كل من آسيا الساحلية والإمبراطوريات القائمة على أراضيها؟

في العام 1573م، عندما كان إمبراطور المغول أكبر Akbar في السنة السابعة عشرة من حكمه، قام بزيارة لساحل خليج كامبي Cambay الذي كان قد سيطر عليه مؤخرًا وتقع فيه موانئ كامبي وسرات Surat. وكانت تلك هي المرة الأولى التي رأى فيها المحيط[1]. وكانت السيطرة على جوجارات Gojarat تعني أن عائدات الموانئ المحلية يمكن أن تعود إلى إدارة أكبر، كما أنها تعني أيضًا أن البضائع المُنتَجة في جوجارات كان لها سوق في المناطق الداخلية على اليابسة وفي اتجاه دلهي. ولم يحدث أي تغيير فوري في سياسة الملاحة البحرية للمغول كنتيجة لعملية السيطرة نفسها أو زيارة الإمبراطور أكبر. وقد تُرك الأمر لمن تولى السلطة بعد «أكبر» لتحقيق زيادة متواضعة في أسطول المغول. وتَنقل القصة صورةً لحاكم في نطاق المناطق الداخلية وهو يقترب من عالم الملاحة البحرية. ويبدو أن الصورة تُركّز على جوهر العلاقة بين الإمبراطوريات الآسيوية والمحيط الهندي.

ويعتمد مؤرخو آسيا والمحيط الهندي على جهود بعضهم بعضًا، لكن بطرق محدودة. وهذا – إلى حدّ ما – نتاج أولويات الإمبراطويات القائمة على اليابسة من خلال الوثائق التاريخية. ولعل أفضل مثال معروف هو ما يخص رحلات المينج Ming البحرية. إن

حقيقية وجود مثل هذه الرحلات لهو أمر مهم، غير أن الوثائق الرسمية لا تكشف عن ذلك مما جعل من الصعوبة بمكان إعادة تشكيل وبلورة البواعث والأهداف. وفي السياق الإسلامي، ثمة مثال آخر بنفس الدرجة من اللبس والغموض وهو تأريخ تُجّار كاريمي Karimi والذين لا يزال الغموض يكتنف بداية ظهورهم وطريقة اختفائهم. كما أن مؤرخي إمبراطوريتي العثمانيين والمينج، على سبيل المثال، يعتمدون بدرجة كبيرة على ضخامة الوثائق والسجلات التاريخية المؤرشفة لنظامَيْ حكمهم. في حين أنه يجب على مؤرخي المحيط الهندي أن يعتمدوا على ما هو أبعد مما يحبون. فعليهم أن يعتمدوا على أرشيف ووثائق الشركات التجارية البريطانية، وخاصة ما يتعلق بالفترات الزمنية الأولى، وكذلك على ما كتبه ودوّنه الرّحّالة والجغرافيون الآسيويون والأوروبيون معًا.

ولعل هناك ما يغري البعض ويدفعهم لفصل تأريخ اليابسة والبحار عن بعضهما بعضاً. فنجد مثلًا سانجي سوبراهمانيام Sanjay Subrahmanyam والذي سبق وأن ركّز معظم بحثه على منطقة الكوروماندل خلال العهد العثماني، قد حثّ المؤرخين على مقاومة مثل هذا الإغراء. ويرى أنه في الوقت الذي وصل فيه الأوروبيون، كانت بعض الدول الآسيوية تُطوِّر بعض الاهتمامات والمصالح المتعلقة بالملاحة البحرية[2]. وقد رأينا صحة هذا في كل الإمبراطوريات الأولى الحديثة على اليابسة. وكان الأمر نفسه صحيحًا فيما يخص اليابانيين الذين أجبرتهم طبيعة بلادهم الجغرافية كمجموعة جزر - على الاهتمام بما هو أبعد من الاقتصاد الزراعي. ويقدم سانجي طريقة دقيقة وبارعة لدمج تأريخي اليابسة والملاحة البحرية من خلال النظر إلى الأشخاص الذين عبروا هذه الخطوط والمناطق. ومن الأفراد الذين كانت لهم مواقع سياسية أو عسكرية وكانوا أيضًا تُجّارًا أو مستثمرين في مجال البضائع المنقولة عبر البحر. وقد كان المسؤولون عن الضريبة الزراعية في جنوب الهند - على سبيل المثال - من التُّجّار ممن لهم مصالح في نجاح كل من الإنتاج الزراعي والتجارة[3].

ومع ذلك، فإنه كان من النادر أن يكون للتُّجّار في الأنظمة الإسلامية التوسُّعية الكبيرة أي مواقع سياسية ذات نفوذ يمكن أن تؤثر في سياسات الملاحة البحرية[4]. وأما ما كان بمقدورهم فعله فهو تأسيس أو توسيع إمارات وسلطنات مستقلة في مناطق الموانئ وحولها. ومن أمثلة ذلك، الموانئ الواقعة على امتداد الساحل الغربي للهند. وعلى الرغم من أن المسلمين الأجانب في منطقة كانتون Canton في عهد مملكة التانج Tang لم يكونوا مستقلين سياسيًّا، إلّا أن من الواضح أنه كانت لهم قدرة على التحكم في

مصيرهم وقراراتهم، تمامًا كما فعل المسلمون القائمون على إدارة الموانئ في ظل العهد الأول لحكم الياون Yaun. ومن الأمثلة البارزة لإمارات وسلطنات التُّجَّار المسلمين بعد القرن الرابع عشر: ملاكا Melaka، آتشيه Aceh، كانانوور Cannanore، ماسوليباتنم Masulipatnam، مسقط، كيلوى Kilwa، وزنجبار. إن جغرافيا منطقة المحيط بما فيها أنظمة الرياح الموسمية لم تشجع على تدعيم وتثبيت الكيانات السياسية الصغيرة. ومع ذلك فقد حقَّق التُّجَّار نجاحًا سياسيًا على امتداد سواحل المحيط الهندي أكثر من المناطق الداخلية للإمبراطوريات على اليابسة.

وثمة ارتباط واضح بين التجارة البحرية والإمبراطوريات الواقعة على اليابسة يتمثل في إنتاج السلع بغرض التصدير. وكانت الصين هي أكبر منتج للسلع في آسيا. ثم إن تطور النفوذ التجاري للمسلمين في منطقة المحيط الهندي ينسجم ويتطابق زمنيًا مع عهدي مملكتي التانج Tang والسونج Song، عندما نما وتطور قطاع التصدير في الاقتصاد الصيني[5]. وتوسَّعت شبكات المسلمين التجارية، وخاصة في شرق أفريقيا وجنوب شرق آسيا خلال عهد الياون، عندما كان المسلمون يَلقَون معاملة متميزة في الموانئ الصينية. وفي حين أن تدهور النفوذ والسيطرة الإسلامية يمكن ربطه بسهولة بالمنافسة الأوروبية، وخاصة بعد العام 1600، فإن مظاهره الأولى يمكن إرجاعها إلى الحد والتقليص من العلاقة القائمة بين شبكات التجارة الإسلامية والصين. وكانت صورة التُّجَّار المسلمين في الصين محدودة بعد عام 1430 أكثر من ذي قبل. فقد اندمج رعايا المينج Ming ضمن نظام التجارة التي تسيطر عليها الحكومة. وأما الأجانب بما فيهم من المسلمين فقد كانوا أقل ترحابًا في موانئ المينج بعد نهاية حملات وغزوات المينج. ونتيجة لذلك فقد تمكَّنت شبكات التُّجَّار الهنود المسلمون في المحيط الهندي من الحصول بشكل متزايد على البضائع الصيننة في جنوب شرق آسيا. وفي حين أنه كانت هناك فترات ظهر فيها النمو الصناعي في الصين بين القرن السادس عشر والتاسع عشر، فإن ذلك النمو لم يكن متناسبًا مع إنتاج الصادرات والذي كان جزءًا من الثورة الاقتصادية في مملكة السونج والتي حدثت في القرنين الحادي عشر والثاني عشر. وكانت للقيود التي فرضتها الصين على التواصل مع الأجانب والتخفيض النسبي في إنتاج الصادرات آثار سلبية على التجارة الآسيوية خارج الصين، بما في ذلك شبكات التجارة الإسلامية[6].

كيف يمكننا أن نشرح بطريقة سليمة الدور الذي لعبه الأوروبيون الغربيون في منطقة المحيط الهندي، وخصوصا فيما يتعلق بالمسلمين؟

إن معظم النقاشات التي تدور حول الأثر الأوروبي العام على آسيا، بما في ذلك منطقة المحيط الهندي، تؤدي إلى إثارة عدد من التساؤلات الاقتصادية الخلافية والجدلية. ومنها: كيف تم تزويد آسيا بكل أساسيات النظام الأوروبي الرأسمالي ومتى تم ذلك؟[7] وهل اختصرت الإمبريالية الأوروبية التطور الآسيوي الطبيعي للتوجه نحو الرأسمالية الصناعية أو نحو أي نظام آخر؟[8] وما الذي شجّع على زيادة الإنتاج في جنوب آسيا: هل هو نمو السكان الأصليين أو تزايد الطلب الأوروبي؟[9] يرى بعض المؤرخين وجود قابلية عند الآسيويين نظرًا لضعفهم آنذاك للتأثر بالطرق الأوروبية المتعلقة بالإنتاج والتجارة، ويمكن أن تُعزى هذه القابلية إلى النزعات الاستبدادية التي سيطرت بشكل كبير على الموارد والعائدات عن طريق الحكومات التابعة للقوى الاستعمارية في آسيا[10]. ولا توجد حتى الآن أي إجابات محددة ودقيقية لكل هذه التساؤلات، والسبب يعود في ذلك، بشكل جزئي، إلى أن هذه التساؤلات تتطلب إطارا نظريًا مرنًا بدرجة كافية ليستوعب كل المتغيرات المعقدة المتواجدة هنا وهناك ومن وقت لآخر. وفي حين يظهر المسلمون بشكل عرضي في سياقات تحليل المفاهيم، فإن الإسلام، بحد ذاته، ليس له إلا تأثير محدود وضئيل في هذا الجدل الدائر، إلا فيما يخص تباين الإسلام مع الاستبداد الشرقي أو انسجامه وتوافقه مع رأسمالية التُجّار. ففي السياق الحالي والذي يركز على المسلمين، يبدو أنه من الأفضل البدء في الإجابة على التساؤل حول الأثر الأوروبي.

فبالنظر إلى بعض الطرق العملية الفاعلة والتي قد لا تكون مُنظّمة، نجد أن الشبكات التجارية القديمة جدًا للمسلمين قد شابهت الامتيازات الحصرية (الاحتكار) للأفراد أو الشركات الأوروبية. فكلتاهما استخدمت طرق الائتمان والاقتراض لفرض تسهيل كميات ضخمة من التجارة، كما أن كلتيهما قد حاولت تأسيس وإيجاد أفضل وأمثل الظروف التجارية. فمثلًا، كانت شركات أوروبا الشمالية تعقد صفقات لتأمين العرض والاحتياجات من السلع بتكلفة متدنية نسبيًا، مثل الترتيبات التي تمت مع الهولنديين (انظر الباب 5) بخصوص تجارة الصفيح الخاص بالتعليب في منطقة باراك Parak. وقد حاولت شبكات المسلمين التجارية زيادة العائدات من خلال توجيه الوسطاء في المناطق البعيدة بشراء كل السلع بأسعار مغرية ليتم بيعها فيما بعد عندما ترتفع قيمتها. وفي الوقت الذي تشهد فيه الأسعار اضطرابًا بدون ضوابط في موانئ المسلمين، فإن رسوم الجمارك كان يتم

التلاعب بها في الغالب. إضافة إلى ذلك، فقد كانت الشركات تستند على بعض المواثيق التي تضمن امتيازات حصرية لها، في حين طوّرت شبكة التُجّار المسلمين ووضعت بعض القوانين والممارسات التي تستثني غير المسلمين، وأدى ذلك إلى وجود هامش تنافسي. إذ لو كانت وظائف شبكات التُجّار المسلمين والشركات متشابهة، فلماذا إذن فقد المسلمون معظم مواقعهم البحرية لصالح أوروبيي الشمال؟ تتلخص الإجابة الصحيحة في أن الأوروبيين كان لديهم تفوق في القوات البحرية وأن شركات أوروبا الشمالية كان لديها تنظيم تجاري وهيكلي فعال، غير أن هذه الإجابة تعد متسرّعة جدًا إذا أردنا فهم الأمر بشكل دقيق وكامل.

إن الأثر الأوروبي بحاجة إلى أن نضعه جنبًا إلى جنب مع الفترة الطويلة للسيطرة الإسلامية والتي سبقت الأوروبيين، مع ضرورة الأخذ في الاعتبار تاريخ القارة الآسيوية: أولًا، فيما يتعلق بالصين، وثانيًا فيما يتعلق بالإمبراطوريات الإسلامية. وكما تم الإشارة إليه في الباب الرابع وفي القسم السابق من هذا الباب، فإن تطور السيطرة الإسلامية على تجارة المحيط الهندي تتطابق زمنيًّا مع بعض التغيرات الرئيسية في الاقتصاد الصيني، والتي شملت زيادة في الطلب للبضائع الأجنبية وزيادة في المنتجات المصدَّرة. وبحلول القرن التاسع، كان التُجّار المسلمون قد وطّدوا أنفسهم في الموانئ الهندية والصينية وكذلك في الشرق الأوسط، وبذلك أحاطوا بأسلافهم من الهنود الهندوس فيما يخص الحمولات التجارية إلى الصين. وعندما تحوّل الاقتصاد الصيني بدرجة أكبر إلى الداخل، وكذلك عندما كان الأجانب غير مرحب بهم في الصين بعد عام 1430م، فإننا نجد أن مثل تلك الفرص قد تضاءلت. كما فقدت الصين ريادتها للعالم في مجال التكنولوجيا، بما في ذلك التكنولوجيا البحرية والتي كان التُجّار قد استفادوا منها. وفيما يخص الإمبراطوريات الإسلامية، تزامن نجاح المسلمين الملاحي مع النمو الاقتصادي والاستقرار الثقافي في أماكن توسُّع المسلمين، مما زاد من طلب المستهلكين بشكل كبير نوعًا ما وذلك خلال القرن الثامن وحتى الحادي عشر. فعندما بدأت الإمبراطوريات الإسلامية الرئيسة تَضعُف، مثل العثمانيين والصفويين والمغول، كان هناك توقع لآثار سلبية على اقتصادياتهم كما وصل تأثير ذلك إلى الملاحة البحرية. وقد أوصل الزخم التجاري شبكات الملاحة البحرية إلى القرن الثامن عشر، حيث نجحت تلك الشبكات في تحويل أنماطها التجارية لتجنُّب التدخل الأوروبي. غير أن تضاؤل فرص النمو في مجال نقل البضائع قلّص طلب المستهلكين في المناطق الواسعة التي يسيطر عليها المسلمون، كما اتحدت قوتا الأوروبيين التنظيمية والبحرية لتقويض الهيمنة الإسلامية في منطقة المحيط الهندي. وبعد حوالي 1800م،

بدت شبكات التُّجَّار المسلمين عاجزة أو غير راغبة في إعاد بناء وتهيئة نفسها من جديد لكي تنافس الهولنديين والبريطانيين على وجه التحديد.

ومن وجهة النظر المرتبطة بدور المسلمين في تأريخ الملاحة البحرية، نجد أنه يمكن إدراك الأثر الأوروبي ببساطة من خلال الاستبدال الذي حدث مؤخرًا لنمط وأسلوب التجارة الرئيس والذي ربط غرب الهند بكلٍ من الشرق الأوسط وجنوب شرق آسيا. وجاء البرتغاليون بفكرة « المطالبات الأهلية أو الوطنية» بالتجارة غير أنهم فشلوا في التأثير على تدفق السلع الآسيوية سواء كانت من المناطق البعيدة أو عبر التجارة الإقليمية. فعندما نافسوا للحصول على جزء من نمط وأسلوب التجارة الرئيس عن طريق سيطرتهم على ملاكا Melaka، تحولت تجارة المسلمين إلى آتشيه. وعندما تدخَّل الهولنديون والبريطانيون، ازداد الخلل وتعمَّق أكثر. ومن سلبيات التجارة المحلية والإقليمية أيضًا، أن أوروبيي الشمال قد جذبوا بعض قوافل التجارة البرية إلى الطريق البحري وأعادوا تنظيم تمويل الحماية. وبعد ذلك، توجهوا إلى امتلاك وحيازة الأراضي والمشاركة السياسية. والتي أعطتهم درجة من النفوذ والسيطرة على الإنتاج، خاصةً في الهند. وقد استفادوا من التغيرات التكنولوجية والتي كان لها أثر على المدى البعيد. وتم تحديد مثل هذا الأثر الأوروبي في هذا الكتاب من خلال الثورتين التجاريتين: التغيرات البنائية التنظيمية أوائل القرن السابع عشر والتي جاءت بها شركات أوروبا الشمالية (ستينسجارد Steensgard) والثورة الواسعة الأكثر انتشارا والتي اعتمدت على القوة السياسية وقوة التواجد على الأرض في القرن التاسع عشر (مثل بيرسون pearson)، ومع ذلك، ظلت الشركات التجارية صامدة ومستمرة في تقديم خدماتها.

وهناك عنصر مثير للجدل غالبًا ما يظهر عند مناقشة الأثر الأوروبي وارتباط ذلك ببعض النقاط التي ذكرها المؤرخون والتي تم طرحها مسبقًا. وقد وضع سوبراهمانيام Subrahmamyam يده على جوهر وحقيقة موقفين متطرفين، وتم الاستشهاد بكلامه هنا لتوضيح هذه النزعات:

«إن ثمة جيلًا من المؤرخين الأوائل يعملون في إطار نموذج « التوسُّع الأوروبي» قد نزع إلى أخذ ما توصل إليه الذين كتبوا من داخل المصانع أو السفن أو المناصب التجارية حرفيًا. وحاول مؤرخون مثل ك.م بانيكار K.M Panikkar ، و أو . ك نامبيار O.K Nambiar من طرفهم إعادة كتابة التاريخ عن طريق قلب كل الأحكام والنتائج التي توصل إليها مَن قبلهم من المؤرخين رأسًا على عقب في أذهانهم، ثم القيام بإيجاد صورة أو تصور لعصر

تميّز بالوحشية والهمجية غير المعقولة للأوروبيين ذوي النزعة التوسّعية[11].»

وتكمن في الطرف الأول فرضية تشير إلى وجود نشاط وفاعلية أوروبية مقابل سلبية الآسيويين. وأما ما يكمن في الطرف الثاني فهو « حكم أو قرار أخلاقي» ضد همجية الأوروبيين مقابل سلم الآسيويين. ولمواجهة هذه النزعات التأويلية المُفرقة في التبسيط والتجريد من الإنسانية؛ فمن المفيد مقارنة الأنظمة الآسيوية الكبيرة القائمة على اليابسة بالملاحة الأوروبية الضخمة في آسيا، وذلك، لمقارنة درجات اتخاذ زمام المبادرة ومستويات العنف للمجموعتين على أساس أولوياتهم الاقتصادية والسياسية ذات العلاقة. لقد كتب السلطان المملوكي الداهية بيبرس Baybars إلى ملك قبرص الأوروبي في عام 1270م قائلًا « إن خيولكم سفن، وإن سفننا خيول»[12]. وفي عام 1600م، ولأكثر من ثلاثة قرون بعدها، كان مقدار الشحن البحري الآسيوي يساوي عُشر حجم الشحن البحري الأوروبي. وهذا يشير إلى أن الأولويات لم يكن قد تم تغييرها بشكل رئيس[13].

ما الفرق أو الأثر الذي تركه التاجر المسلم؟

لقد رأى أحد علماء تاريخ جنوب شرق آسيا بأن الصراعات والتنافس بين الموانئ الإسلامية تشير إلى أن مفهوم التضامن الإسلامي في مجال التجارة هو مجرد أسطورة ووهم. ومثّل لذلك بالعداء الذي كان قائمًا بين الموانئ الإسلامية في القرن السادس عشر[14]، كالذي حدث بين ميناءي آتشيه (إندونيسيا) وجوهور (ماليزيا). وهناك أمر لا يمكن إغفاله في خضم هذا الجدل يتمثل في أن الفائز أو الرابح كان دائما طرفًا مسلمًا. وحتى الخاسر فقد ظل جزءًا من شبكة التجارة الإسلامية. فعندما فازت آتشيه وتفوقت إقليميًا بعد سقوط ملاكا على أيدي البرتغاليين في 1511م، كان بإمكان أي تاجر بمفرده أن يمكث في إحدى الموانئ الثانوية مثل جوهور أو الانتقال إلى آتشيه.

لقد أسس المسلمون شبكات (وليست شبكة واحدة) تجارية مضطربة في منطقة المحيط الهندي، لكنها وإن كانت مضطربة إلا أنها مترابطة في ذات الوقت. وكانت ذروة هذه الظاهرة أواخر القرن الثالث عشر وأوائل القرن الرابع عشر، عندما كانت شبكات التجارة الإسلامية البحرية ونظيراتها على البر (البعيدة عن السواحل) مهمة، بل أساسية لنجاح أي نظام عالمي يمكن أن يربط أوروبا وآسيا[15]. إن شبكات الملاحة البحرية لم تتضمن طرق التجارة فحسب، بل شملت كل ارتباطات الأعمال التجارية القائمة والتي كانت عادة تعتمد على نظام الأسر الممتدة والمتفرّعة وبنية وتنظيم الدولة[16]. وقد ولّدت هذه الشبكات ميمنة

تجارية لفترة طويلة من الزمن. وكان يوجد في الغالب وبشكل واضح ميناء إقليمي مُهيمن يخدم أكثر من شبكة تجارية. فعلى سبيل المثال، نجد أن كلًا من ميناء ملاكا ثم من بعده ميناء آتشيه قد اعتمدا على الشبكات التجارية المحلية تمامًا مثل تلك الموانئ التي كانت تعمل إما في خليج البنغال أو في بحر جنوب الصين. وكان كلٌّ من ميناءا الكامبي Cambay وبعده سرات Surat يمثلان نقاط تواصل رئيسة للشبكات التجارية في كلٍّ من شرق وغرب المحيط الهندي. وأما موانئ سيراف Siraf وهرمز وبندر عباس وأخيرًا مسقط فقد وجّهت شبكات التجارة مِن وإلى الخليج العربي. وبالنسبة للدرجة والكيفية التي كانت عليها السيطرة الإسلامية، سواء كانت مقيدة أو حصرية، فقد تمت الإشارة إلى ذلك من خلال رغبة بعض غير المسلمين في الاستفادة من الوجود الأوروبي على أمل استعادة كسب المزيد من التجارة لأنفسهم: حيث ساعد التُّجّارُ الصينيون والآسيويون من جنوب القارة والتاميلُ - البرتغاليين للسيطرة على ملاكا في عام 1511. وفي وقت لاحق من القرن نفسه، تحالف التُّجّار الهندوس في مالابار Malabar مع البرتغاليين في محاولة كبيرة وفاشلة لإضعاف موقع المسلمين هناك[17].

ومن المفيد طرح السؤال التالي: بعيدًا عن مراكز القوة في أماكن توسّعه، ما الدور الذي لعبه الإسلام في القرون التي شهدت فيها الملاحة البحرية أوج قوتها؟ وعلامَ استند تفوق المسلمين في مجال الملاحة البحرية؟ يمكن القول إنه لا يوجد أي جزء أو مكون للإسلام يمكنه تقديم إجابة سهلة عن هذين التساؤلين، وذلك لأنه من النادر وجود تجانس مطلق في الإسلام، حيث يشمل هذا الدِّين كثيرًا من التنوعات والفروق الإقليمية والتغيرات التي حدثت عبر القرون. لقد بنى الإسماعيليون الفاطميون في مصر شبكة تجارية فاعلة ضمن سياق إسلامي واسع، وقدموا أمثلةً مثيرة للجدل فيما يتعلق بالخلافات العقائدية التي جعلتهم يختلفون مع أتباع المذهب الاثني عشري ومع المذهب السني. وفي حين يؤمن الإسماعيليون بأنهم يمثلون الإسلام الصحيح، نجد أن العديد من أتباع المذهب السني الذي ينتهج مذهب السلف الصالح يترددون في اعتبار الإسماعيليين إخوة في العقيدة[18]. وهذه الدرجة من التباين تحذر من الإفراط في الاعتماد على عنصري العقيدة والعالمية عند شرح دور المسلمين في الملاحة البحرية. لقد قدّم الإسلام إطارًا يسيرًا مبنيًّا على عقيدة مضبوطة شرعًا، ومناسبًا في الوقت نفسه ومغريًا للتُّجّار. ومع ذلك فقد كان هناك تنوع كبير للمسلمين ممن كانوا يمارسون فعليًّا السيطرة التجارية.

إن الخلافات المذهبية تتطلب وتستحق المزيد من التدقيق والتحليل. ففي الأماكن التي توسّع فيها الإسلام، نجد أن الخلافات المذهبية كانت تعكس غالبًا تنافسًا سياسيًّا وتوسعيًّا بين الأنظمة القائمة على اليابسة، مثل الفاطميين الإسماعيليين في مصر والسلاجقة من أهل السنة أو العثمانيين السنّة والصفويين الشيعة. وهذا النوع من الربط كان أقل ذكرًا في مجال الملاحة البحرية. فمن الصواب القول، مثلا، إن ميناء ماسوليباتنم Masulipatnam في جنوب آسيا كانت لديه ولاءات والتزامات شيعية، وذلك بسبب علاقاته التاريخية مع إيران. أيضًا من الصواب القول إن الإسماعيليين، وأهل السنة، والشيعة كانت لهم ميول وعلاقات ضمن مجتمعاتهم الخاصة سواء كان ذلك باختيارهم أو بما أملته عليهم الظروف المحيطة. وكان التنافس يتطور إلى عداءات وخصومات[19]، وهناك العديد من الأمثلة لخطابات وكتابات تم فيها تبادل الاتهامات بين مختلف المذاهب والفرق الإسلامية. اتهامات متبادلة حول بعض المعتقدات أو الممارسات غير الإسلامية أو المناقضة للإسلام. إلاّ أن أمثلة الفرق الإسلامية على السواحل والتي تم شرحها في الأبواب السابقة، تشير إلى أنه لم يكن هناك أي معوقات سياسية مبنية على الخلافات المذهبية أو الطائفية يمكن أن تَحدّ من التجارة أو تلحق الضرر بالاقتصاديات الصغيرة.

لقد اعتمد تفوق المسلمين في مجال الملاحة البحرية، بشكل جزئي، على عدد من القيم والمبادئ الراسخة لدى المسلمين. فالدافع الديني لنشر الإسلام والدعوة إليه من أجل إقامة الدولة الإسلامية، بما في ذلك الممالك والسلطنات الصغيرة، يتلاءم ويتطابق مع الدوافع الاقتصادية. ثم إن الأماكن التي توجه إليها المسلمون في المراحل الأولى للإسلام تتفق بشكل جيد مع وجود فرص اقتصادية وتجارية على وجه الخصوص. وتنسجم هذه الملاحظة مع كلٍّ من الدور الفاعل منذ فترة طويلة في الشرق الأوسط باعتباره حلقة وصل جغرافية بين أوروبا وبقية آسيا، واعتماده على التجارة كمكمل للزراعة في الظروف المناخية الجافة أو شبه الجافة. وإن القيم الإسلامية لهي التي عكست هذا الموروث، وجعلت التاجر الأمين الصادق يقف جنبًا إلى جنب مع الشهداء في سبيل العقيدة. إن التجارة – وبالتحديد التجارة البحرية – قد حظيت بمكانة كبيرة في القرآن الكريم والأحاديث النبوية. وفي حين أن الأنظمة العسكرية في العهود الوسطى كانت قد قيّدت الوصول إلى المناصب السياسية، نجد أنه كانت للتُّجّار مكانة مرموقة وكان لهم دور اقتصادي شديد الأهمية، وكانوا يستطيعون الحصول على مآربهم السياسية خارج نطاق الكيانات السياسية.

ويمكن إضافة كثير من العناصر الثقافية المحددة إلى تلك القيم الإسلامية العامة. فالشعائر الدينية، والتي تشمل كل شيء ابتداءً من تجنب أكل لحم الخنزير وحتى أداء الحج والضوابط الاجتماعية، مثل قواعد الزواج والفرائض (الإرث) والتعبيرات المعمارية المتمثلة في المساجد، كل هذه الأمور أدت إلى تلاحم المسلمين، القدامى منهم وحديثي العهد بالإسلام، بغض النظر عن اختلاف ثقافاتهم. لقد حثت الشريعة الإسلامية المسلمين على تجنب أخذ الربا وتفضيل التعامل بين المسلمين. كما أن الحاجة المثالية للحصول على الرقيق من خارج نطاق المجتمع الإسلامي وأهل الذمة قد ساهمت في السيطرة على شرق أفريقيا. كما كان للغة العربية، وهي لغة القرآن، بعض الأثر أينما حلّ المسلمون.

لعل التُجَّار المسلمين في السواحل كانوا أكثر وعيًا بأهمية الهوية الدينية أكثر من نظرائهم في المناطق الداخلية وذلك لسببين: السبب الأول مسألة الدخول الفجائي في البيئة الإقليمية للملاحة البحرية خلافًا لطريقة التحول والتدرج الثقافي على الأرض، فربما مثلًا نجد أن أحد التُجَّار من مكة قد اصطدم ثقافيًا عندما رأى عبادة الحيوانات ووجود أساطير الأرواح وغيرها المنتشرة في شرق أفريقيا أو في إحدى جزر جنوب شرق آسيا. وبناء على ذلك، فإنه سيتمسك أكثر بهويته الدينية. ويمكن الحصول على أدلة تثبت هذا القول بالرجوع إلى جهود علماء الحجاز من التُجَّار الذين جلبوا النموذج الإسلامي المحافظ (على نهج السلف) إلى آتشيه وباتافيا Batavia[20]. والسبب الثاني هو أنه في حالات كثيرة كان المسلمون يمثلون أقلية وهو الأمر الذي يؤدي غالبًا إلى عزل المسلمين في جيوب ومناطق بعيدة جغرافيًا مثل تلك التي كانت منتشرة على سواحل الهند. في بعض الأحيان، كان وضعهم كـ«أقلية» وضعا مستديمًا بشكل أو بآخر مثل مالابار Malabar. وفي أحيان أخرى، كانت تلك الجيوب تمثل قاعدة لعملية الأسلمة المكثّفة كما حدث في سومطرة وزنجبار.

وأخيرًا، يمكننا القول إن القانون التجاري الإسلامي قد وفّر أساسًا لمسألة التفرد والاستبعاد. ويتضح هذا أكثر فيما يتعلق بالهندوس في الهند والكونفوشيين في الصين. وقد أدى نجاح المسلمين إلى جذب وتشجيع الدخول في الإسلام، بل كان البعض مضطرًا اقتصاديًا لاعتناق الإسلام. وبناءً على ذلك، فقد أدى هذا النجاح إلى تشجيع نشر ثقافة موحّدة، لكنها ليست متماثلة. وقد أدت ظاهرة التفرُّد هذه إلى تعزيز الهوية الدينية، والتي أصبحت بدورها أمرًا مؤسسيًا ورسميًا في الدول الإسلامية التي يسيطر عليها التُجَّار. وبمقارنة ما سبق بالهوية الوطنية بين صفوف البرتغاليين والهولنديين أو البريطانيين، نجد أن الإسلام قد وفّر قاعدة أيديولوجية عقائدية لمواجهة أي منافسة اقتصادية أو سياسية.

هوامش الفصل السادس:

(Endnotes)

1. M. N. Pearson, "India and the Indian Ocean in the Sixteenth Century," in Ashin Das Gupta and M. N. Pearson, eds., India and the Indian Ocean, 1500-1800 (Calcutta: Oxford University Press, 1987), p. 79- Also, see Chapter 4 in this volume, in text at note 14.

2. Sanjay Subrahmanyam, The Political Economy of Commerce: Southern India, 1500-1650 (Cambridge: Cambridge University Press, 1990), e.g., p. 367.

3. Ibid., p. 298.

4. John F. Richards, review of Subrahmanyam's book, in The American Historical Review, vol. 96, no. 3 (June, 1991), p. 934. For an earlier era, S. D. Goitein, "The Rise of the Near-Eastern Bourgeoisie in Early Islamic Times," Cahiers d'Histoire Mondiale, vol. 3, part 3 (1957), p. 584-

5. See Chapter 2 in this volume, in text at note 34.

6. See, for example, Conrad Schirokauer, A Brief History of Chinese and Japanese Civilizations, 2nd edn. (San Diego: Harcourt Brace Jovanovich, Publishers,1989), pp. 246 and 348-351.

7. For different views on peripheralization, see M. N. Pearson, Before Colonialism: Theories on Asian-European Relations, 1500-1750 (Delhi: Oxford University Press, 1988) and Immanuel Wallerstein, "The Incorporation of the Indian Subcontinent into the Capitalist World-Economy," in Satish Chandra, ed., The Indian Ocean: Explorations in History, Commerce and Politics (New Delhi: Sage Publications, 1987).

8. For a discussion of various views on this issue, see Subrahmanyam, The Political Economy of Commerce, pp. 2-5. See also a Marxist historian of Islam, Maxime Rodinson, Islam and Captialism, trans, by Brian Pearce (Austin: University of Texas Press, 1978), in which it is argued that Islam is compatible with, though not insistent upon, capitalism.

9. Subrahmanyam, The Political Economy of Commerce, pp. 5-6, including footnotes 10-13.

10. A classic on this controversial topic is Karl A. Wittfogel, Oriental Despotism: A Comparative Study of Total Power (New Haven: Yale University Press, 1957).

11.Subrahmanyam, The Political Economy of Commerce, pp. 6-7.

12. See Chapter 3 in this volume, note 15.

13. See Chapter 5 in this volume, in text at note 78. 14 Arun Das Gupta, "The Maritime Trade of Indonesia, 1500-1800," in Ashin Das Gupta and M. N. Pearson, eds., India and the Indian Ocean, 1500-1800 (Calcutta: Oxford University Press, 1987), p. 256.

ويرى كذلك بأن فشل كل المسلمين في جنوب شرق آسيا في الدفاع عن ملاكا ضد البرتغاليين يثبت عدم وجود ما يسمى بالتضامن الإسلامي... ومن خلال وصفه للأحداث، فمن الواضح وجود مسلمين بما فيهم من العثمانيين في جانب مع مجموعة من الحلفاء الهندوس وغير المسلمين في الجانب الآخر، بما فيهم من البرتغاليين والصينيين والهندوس. ومن الصواب القول إن مسلمي جاوة كانوا قد تضرروا من ظهور وبروز ميناء ملاكا وكانوا قد هاجموه هم أنفسهم قبل وصول البرتغاليين. ويعد هذا دليلاً ضد وجود شبكة تجارية مسلمة بمفردها، وليس ضد الشبكات التجارية المسلمة المتعددة.

15. See Chapter 3 in this volume, in text at note 62.

16. See Chapter 3 in this volume, in text at note 62.

17. See Chapter 5 in this volume, in text at note 40 and just after note 43.

18. E.g., Moojan Momen, An Introduction to Shi'i Islam: The History and Doctrines of Twelver Shi'ism (Oxford: George Ronald, 1985), p. 90.

19. For examples from the eighteenth century, see P. Risso, "Muslim Identity in Maritime Trade: General Observations and Some Evidence from the 18th-century Persian Gulf/Indian Ocean Region," International Journal of Middle East Studies, vol. 21 (Aug., 1989), p. 385.

20. Chapter 5 in this volume, in text before note 47